PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

39 (1525) • 28.09.1980 CENA 5 zł

NAJPIERW BYŁA WALKA • LOTEM BLIŻEJ DO BAGDADU
• MŁODYM NAPRZECIW • SPADOCHRONOWI MISTRZOWIE ŚWIATA
• PALIWO DLA LOTNICTWA

SP

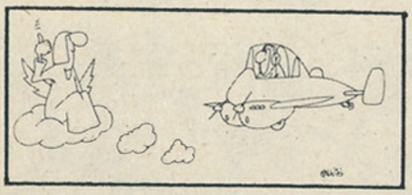
98 SESJA KONFERENCJI SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO W PLL LOT

W Polskich Liniach Lotniczych LOT obradowała 10 września 98 Sesja Konferencji Samorządu Robotniczego. W toku obrad przyjęto sprawozdanie komisji uchwał i wniosków z realizacji uchwały 97 sesji KSR, wysłuchano informacji o wykonaniu zadań planowych w I półroczu br. oraz o podstawowych założeniach planu przedsiębiorstwa na 1981 r.

Na konferencji poinformowano, że w PLL LOT powstał Zakładowy Komitet Pracowniczy, który na pierwszym posiedzeniu wybrał spośród delegatów komórek organizacyjnych skład swego prezydium oraz skład grup problemowych. Komitet postawił sobie za cel stworzenie warunków do dyskusji załogi z dyrekcją, celem polepszenia wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa, sytuacji socjalno-bytowej załogi i atmosfery pracy. Załoga chce czynnie pomóc dyrekcji LOTU w rozwiązywaniu trudnych i złożonych problemów. Ze strony dyrekcji powołano komisję, która podjęła rozmowy z Zakładowym Komitetem Pracowniczym rozpatrując na zasadach słuszności, pełnej szczerości i wzajemnego porozumienia postulaty, wnioski i uwagi załogi, mające na celu lepszą i wydajniejszą pracę dla dobra polskiego przewoźnika powietrznego i kraju.

SAMOLOTY AN-2 DLA WENEZUELI

Z WSK PZL-Mielec wysłany został po raz pierwszy do Barinas w Wenezueli jeden egzemplarz samolotu wielozadaniowego An-2.



Wenezuelska firma zakupiła w Polsce pięć sztuk tego typu samolotu w wersji rolniczej, przy czym otrzymują one takie dodatkowe wyposażenie, aby mogły być używane również do innych celów, m.in. jako samoloty pasażerskie, transportowe, bądź szkoleniowe. Cały kontrakt zrealizowany zostanie jeszcze w bieżącym roku.

3 MIEJSCE POLSKICH MODELARZY NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA MODELI KOSMICZNYCH

Do kraju powróciła ekipa modelarzy, która startowała w Lakehurst (USA) w mistrzostwach świata modeli kosmicznych (7–12 września). Udział w imprezie wzięły zespoły z 9 państw. Polscy modelarze zajęli następujące miejsca: w klasie modeli czasowych **Juliusz Jarończyk** był drugi, w klasie modeli z obciążeniem zajął on 6 miejsce, 9-ty był **Ryszard Wróblewski**, 16-ty **Mieczysław Twardowski**. W klasie makiet **M. Twardowski** zajął 4-te miejsce, a 9-te **R. Wróblewski**. Zespołowo w makietach drużyna polska zajęła 3 miejsce. W ogólnej punktacji drużynowej 1 miejsce zajęła ekipa USA, 2. Bułgaria, a 3. Polska.

PREZYDIUM ZG TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

W Warszawie obradowało prezydium Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Dokonano analizy działalności związku oraz postulatów i wniosków zgłoszonych przez załogi w ostatnim okresie.

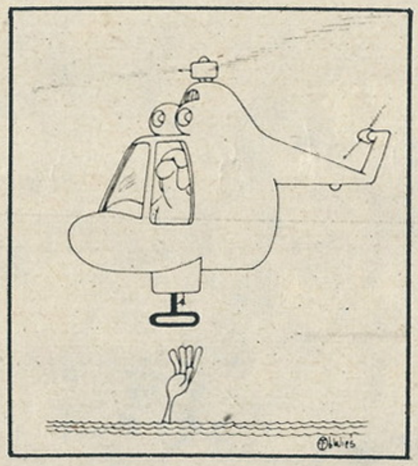
W związku z uchwałą Rady Ministrów w sprawie przyznania dodatkowych środków z funduszu płac na podwyższenie i poprawę proporcji wynagrodzenia pracowników zatrudnionych w uspołecznionych zakładach pracy, przyjęto kierunki wprowadzenia nowelizacji płac w drogownictwie oraz transporcie samochodowym i lotniczym. Prezydium opowiedziało się za samorządnością związku.

SEKCJA LOTNIOWA AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO WZNAWIA DZIAŁALNOŚĆ

Po przerwie wakacyjnej wznawia swoją działalność z dniem 3 października br. Sekcja Lotniowa Aeroklubu Warszawskiego. W tym terminie będą przyjmowane zapisy na podstawowy kurs lotniowy, z zajęciami teoretycznymi i praktycznymi budowy sprzętu, zakończony egzaminem na Kartę Lotniową. Sekretariat czynny jest w każdy piątek w godzinach 17.00–18.00 w siedzibie aeroklubu na byłym lotnisku Gocław.

ASTRONAUTYKA NR 3/1980

Nr 3/1980 dwumiesięcznika PTA „Astronautyka" przynosi m.in. następujące publikacje: dra **Olgierda Wołczka** – Na tropach kosmicznych wstrząsów, mgra inż. **Władysława Geislera** – Trzynaście lat epopei Sojuzów, **Andrzeja Stoffa** – Astronautyczne pomysły Jerzego Żuławskiego, dra **Krystyny Wiewiórowskiej** – Kolonizacja przestrzeni kosmicznej, mgra inż. **Władysława Geislera** – Życie dla kosmonautyki (po zgonie Arego Szternfelda), **Edwarda J. Pałygi** – Badanie i wykorzystywanie Kosmosu w nauce stosunków międzynarodowych.



MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT LOTNICZY KRAJÓW RWPG W 1979 ROKU

Po słabym roku 1976 (wzrost przewozów tylko o 2,7%) w ciągu ostatnich trzech lat tempo rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego krajów Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej przybrało znowu na sile. W roku 1977 wzrost pracy przewozowej wynosił już 8,7%, w 1978 zwiększył się do 13,6%, utrzymując się na tym samym poziomie (ściśle – 13,1%) w roku ubiegłym.

W końcu 1979 roku przedsiębiorstwa przewozu lotniczego krajów RWPG wykonywały regularne loty do 96 państw. W roku ubiegłym otwarto 15 nowych linii. Kraje RWPG miały zawartych 437 umów międzynarodowych o komunikacji lotniczej ze 102 krajami. W 1979 roku podpisano 12 nowych umów. Do naszych krajów wykonywało regularne loty 27 obcych towarzystw zagranicznych.

W porównaniu z rokiem 1979 międzynarodowe przewozy pasażerskie krajów członkowskich RWPG wzrosły w roku 1979 o 15,6%, a towarowe zmniejszyły się o 3,5%. Ogólna praca przewozowa w tonokilometrach zwiększyła się o 13,1%, podczas gdy całego świata – według wstępnych danych ICAO – o 10%.

Przedsiębiorstwa lotnicze krajów RWPG przewiozły w roku ubiegłym 9,3 mln pasażerów i 181 tys. ton ładunków. Ogólna praca przewozowa osiągnęła 2,58 mld tonokilometrów przy przeciętnej odległości przewozowej pasażera 2407 km, a ładunków – 3401 km.

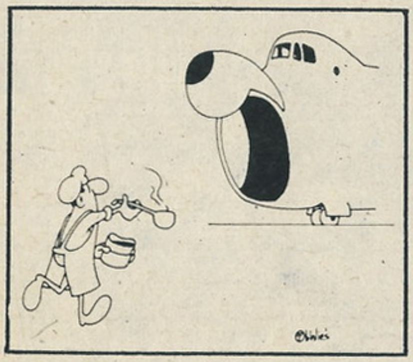
Charakterystyczną cechą przewozów lotniczych krajów RWPG ostatnich lat jest coraz szybszy wzrost przewozów do krajów nieczłonkowskich oraz stała poprawa wskaźnika zapełnienia miejsc pasażerskich. W roku ubiegłym liczba pasażerów z/do krajów trzecich osiągnęła 5,2 mln – o 1,1 mln więcej niż w roku 1978 i wynosiła 56,3% ogólnej liczby podróżujących (w 1978 roku – 51,3 a w 1977 – 49,5%). Wskaźnik zapełnienia miejsc w przewozie regularnym wzrósł w roku ubiegłym o 2,4 pkt do 62,8%, a wykorzystania ciężaru handlowego osiągnął 61%. Ujemnym zjawiskiem roku ubiegłego był spadek (o 3,5%) przewozów towarowych.

Największy wzrost przewozów pasażerskich osiągnęła w roku ubiegłym (już po raz wtóry) – Rumunia oraz Bułgaria, a towarowych Mongolia. Według ogólnej pracy przewozowej kolejność miejsc była następująca *): 1 – Związek Radziecki (1148 mln tkm), 2 – Rumunia (343 mln), 3 – Polska (236 mln), 4 – Bułgaria (234 mln), 5 – NRD (193 mln), 6 – Czechosłowacja (156 mln), 7 – Węgry (12 mln), 8 – Kuba (77 mln), 9 – Mongolia (0,8 mln). Podobnie jak w roku 1978, w przewozach pasażerskich oraz w całości przewozów regularnych polski LOT był wyprzedzany tylko przez radziecki Aeroflot.

W krajach RWPG utrzymuje się nadal duży udział przewozów nieregularnych. W roku ubiegłym wynosił on 24,7% ogólnej pracy przewozowej (w 1978 – 21,8%). Najwięcej tego rodzaju przewozów wykonuje rumuński Tarom (256 mln tkm), Aerofłot (204 mln) i bułgarski Bałkan (156 mln tkm).

*) Przy jednakowym sposobie obliczania wielkości pracy przewozowej.

Rys. W. Fuglewicz (3)



W SKRÓCIE

● **Nowym** kierownikiem Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze został kpt. mgr inż. **Adam Sikora.**

● **Jubileusz** 35-lecia Aeroklubu Kieleckiego uświetniły 31 sierpnia pokazy lotnicze na lotnisku aeroklubowym, gromadząc ponad 5 tysięcy widzów.

● **Złoty** medalista z Aschaffenburga, **Andrzej Korzeniowski,** był serdecznie witany w Toruniu; otrzymał puchary oraz medal honorowy Za Zasługi dla Polskiego Ruchu Olimpijskiego przyznany mu przez GKKFiS.

● **Ośrodek** Przetwarzania Obrazów Lotniczych i Satelitarnych przy Instytucie Geodezji i Kartografii rozwija w ostatnich latach prace nad tzw. fotografią termalną, na której uwidacznia się różnice temperatur; niedawno sporządzono mapę termiczną południowych dzielnic Warszawy, w przygotowaniu są mapy dla innych miast, m.in. dla Krakowa.

WYDAWNICTWA

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI – **SEKRETY MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1980. Str. 152, cena 40 zł, nakład 10 000 + 225 egz.

ZMARŁ

9 września 1980, w wieku 66 lat, **ANTONI STANISZEWSKI,** kpt. w st. spocz. Wojsk Lotniczych, emerytowany, długoletni pracownik PLL LOT i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- 75-LECIE FAI
- TŁOKOWE SILNIKI AGROLOTNICZE
- WSPOMNIENIA Z LOTNICZEGO LATA
- UCIECZKA Z LIBAWY
- POLSKIE MODELE W METZU

NASZA OKŁADKA

Stewardesa Polskich Linii Lotniczych LOT, Irena Łupkowska.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Płk. inż. P. Astaszenkow w artykule opublikowanym w miesięczniku „Awiacja i Kosmonawtika" (nr 8) omawia szczegółowo dorobek konstruktora A. Mikojana (zmarłego w 1970 r.). Wymienia przy tym samoloty, podając również ich zdjęcia: od MiG-9 do MiG-23. Ten ostatni samolot o zmiennej geometrii skrzydeł pokazano po raz pierwszy w 1967 r. na wielkiej rewii lotniczej w Domodiedowie pod Moskwą.

● **W. BRYTANIA.** Jak wynika ze statystyk co roku spadochroniarze-sportowcy brytyjscy wykonują około 100 tys. skoków. Zrzeszeni są w 39 klubach.

● **ZSRR.** W sierpniu, w wieku 68 lat, zmarł wybitny radziecki uczony i organizator nauki prof. Borys Pietrow. Pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Akademii Nauk ZSRR i przewodniczącego rady Interkosmosu.

● **USA.** Przedsiębiorstwo PanAm zdecydowało się w lipcu roku bieżącego sprzedać 59-piętrowy budynek, który jest trzecim największym na świecie biurowcem prywatnym (225 000 m³). Budynek nabyło towarzystwo ubezpieczeń za sumę 400 mln dolarów. Mimo sprzedaży budynek pozostaje nadal siedzibą dyrekcji PanAm.

● **ChRL.** Dla obsługi stanowisk poszukiwawczych ropy naftowej w rejonach przybrzeżnych zakupiono we Francji 50 śmigłowców typu Dauphine-II. Śmigłowce będą montowane początkowo w nowo powstałej wytwórni, a następnie wytwarzane na podstawie zakupionej licencji francuskiej.

● **W. BRYTANIA.** Czterej śmiałkowie projektują lot dookoła świata bez lądowania w gondoli balonu wolnego. Lot przewidziany jest na 2 do 3 tygodni i odbywać się ma na wysokości 13 000 m z prędkością 160 km/h. Długość trasy 32 000 km.

● **USA.** W wieku 73 lat zmarła Jacqueline Cochran, lotniczka światowej sławy. Ustanowiła szereg rekordów samolotowych w latach trzydziestych, była pierwszą Amerykanką latającą na samolotach odrzutowych, pełniła ponadto funkcję prezydenta FAI. Gościła w Polsce, a również przyjmowała bardzo serdecznie delegację Aeroklubu PRL podczas jej pobytu w USA w 1958 r.

● **W. BRYTANIA.** Przedsiębiorstwo Midlands Airways zamierza wprowadzić specjalną taryfę na trasie Heathrow-Liverpool. Podróż w obie strony kosztowałaby 44 funty. Podróż pociągiem w pierwszej klasie na tejże trasie kosztuje obecnie 39,6 funtów.

● **USA.** Były prezydent Gerald Ford pracuje obecnie jako konsultant w zarządzie przedsiębiorstwa lotniczego Tiger International.

● **USA.** Dla potrzeb komunikacji lotniczej tzw. lotnictwa trzeciego poziomu postanowiono założyć odrębne czasopismo. Miesięcznik o nazwie „Commuter Air" będzie się ukazywał pod redakcją Lou Davisa.

● **W. BRYTANIA.** Bardzo oryginalna jest propozycja budowy pływającego portu lotniczego, przeznaczonego dla rejonów Morza Północnego. Chodzi o obsługę licznych stanowisk wydobywczych ropy naftowej. Lądowisko umieszczone na olbrzymich pływakach miałoby 600 m długości i 68 m szerokości. Chodzi zatem o port dla samolotów krótkiego startu i lądowania.

Najpierw była walka...

Rozmawiamy ze st. inspektorem działu szkolenia i sportu Aeroklubu PRL instr. pil. STEFANEM CZWARNO

Do weteranów lotnictwa polskiego, pracujących nadal jeszcze dla jego rozwoju, należy starszy inspektor działu szkolenia i sportu Aeroklubu PRL instr. pil. Stefan Czwarno. Lataniem zainteresował się przed pół wiekiem i nieprzerwanie do chwili obecnej żywo zajmują go problemy lotnictwa, a szczególnie koncepcje szkoleniowe pilotów samolotowych. Ogromne doświadczenie pilotażowe i organizacyjne, a nade wszystko wyróżniające się zaangażowanie sprawiły, iż można go zaliczyć do tych ludzi lotnictwa, którzy znaleźli się w nim nieprzypadkowo, lecz trafili z wewnętrznego przekonania — z nakazu serca.

— Po ukończeniu szkolenia szybowcowego do kategorii C w Polichnie i Pińczowie, od połowy lat trzydziestych odbywał Pan służbę wojskową w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, zdobywając gruntowne wyszkolenie. Gdzie Pana zastała II wojna światowa? — rozpoczynam rozmowę z naszym gościem redakcyjnym.

— W maju 1939 r. przeniesiony zostałem do 42 eskadry rozpoznawczej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu jako pilot samolotu PZL P-23 Karaś. Szkolenie na tym samolocie — także w zakresie strzelania powietrznego i bombardowania — ukończyłem w pułku warszawskim. Wybuch wojny zastał mnie na lotnisku pułkowym w Toruniu. 3 września otrzymałem od dowódcy eskadry rozkaz przelotu samolotem PWS-26 do Warszawy i pozostawienia go na Okęciu. W rejonie Łomianek, na skraju Puszczy Kampinoskiej, ostrzelały mnie działka szybkostrzelne naszej artylerii przeciwlotniczej. Aby nie być zestrzelonym, postanowiłem niezwłocznie lądować na ściernisku po pszenicy w majątku Łomianki. Pojechałem więc do dowódcy baterii przeciwlotniczej. Rozmawiałem wówczas telefonicznie z dowództwem OPL w Warszawie i uzgodniłem swój start na godzinę 5 rano w dniu następnym. Dowództwo zobowiązało się do zawiadomienia o moim przelocie poszczególnych odcinków obrony przeciwlotniczej.

— Czy Pan doleciał 4 września do Warszawy?

— Zgodnie z otrzymanym poleceniem obrony OPL, przeleciałem na drugi brzeg Wisły. Wkrótce jednak ponownie zostałem ostrzelany przez nasze wojska, tym razem z broni ręcznej oraz maszynowej. Pociski uszkodziły silnik, a także — o czym nie wiedziałem — goleń podwozia. Ponieważ zmniejszyły się obroty silnika, wybrałem teren do lądowania przymusowego. Przy lądowaniu goleń podwozia urwała się, a wystająca część złamanej goleni wbiła się w ziemię powodując pełny kapotaż samolotu. PWS-26 przesunął się jeszcze w tej pozycji do przodu na około 30 metrów. Byłem ranny. Pierwszej pomocy udzielił mi por. Bober — lekarz 1 pułku, który przyjechał sanitarką na miejsce wypadku. Po kilkudniowym pobycie w szpitalu wojskowym — na moją usilną prośbę — wyrażono zgodę na uznanie mnie zdolnym do latania i walki. Otrzymałem przydział do 2 eskadry zapasowej, którą dowodził mjr Prohaska. Wraz z innymi pilotami udałem się transportem kolejowym do Małaszewicz po odbiór samolotów bojowych. 12 września pociąg zatrzymał się: tak więc ani nie doleciałem do Warszawy zgodnie z rozkazem, ani też nie dojechałem do Małaszewicz.

Wyżej: zdjęcie Stefana Czwarno z 1939 r. oraz zdjęcie współczesne. Niżej: lotnisko Okęcie — 1 Pułku Lotniczego w Warszawie; na pierwszym planie samoloty PZL P-23 Karaś.

— Słyszałem, że wraz z 2 eskadrą walczył Pan z bronią w ręku przeciwko Niemcom?

— Trzykrotnie brałem udział w walkach pod Kałuszynem wraz z częścią eskadry, którą dowodził mjr Prohaska. Jest to mało znany epizod działań bojowych lotników na lądzie. 18 września zostałem ponownie ranny, tym razem w nogę. 27 września udało się nam uniknąć niewoli i z nielicznymi jednostkami wojskowymi przebić do lasów Toporskich. W połowie października 1939 r. wraz z oddziałem żołnierzy polskich brałem udział w wysadzeniu w powietrze polskiego pociągu pancernego, który Niemcy przygotowywali do uruchomienia. Pociąg ten, w bardzo dobrym stanie technicznym opanowany przez wroga w wyniku zaskoczenia, nie posłużył Niemcom do dalszej walki.

— W okresie okupacji hitlerowskiej również nie zaprzestał Pan walki z wrogiem?

— Walczyłem nieprzerwanie jako żołnierz Armii Krajowej. Między innymi brałem udział w odebraniu Niemcom dzieci Ziemi Zamojskiej, wiezionych transportem kolejowym w celach germanizacyjnych, w uwolnieniu z transportu jeńców radzieckich wyniszczonych biologicznie, w przewożeniu urządzeń pocisków kierowanych V-1, a także przygotowałem teren pod lądowisko dla samolotów bojowych...

— Może kilka informacji na temat tego lądowiska, jego położenia i wykorzystania?

— W 1942 r. otrzymałem rozkaz wybrania odpowiedniego terenu przeznaczonego na lotnisko polowe w warunkach wojennych. Obszar taki zlokalizowałem w majątku Kuflew koło Cegielni, w odległości 5 km na południe od Mrozów. Pieczę nad lotniskiem (z uwagą, aby go nie zaorano) powierzyłem ówczesnemu kuratorowi Kurpiewskiemu, który na tym terenie był organizatorem tajnego nauczania. W latach powojennych był posłem na sejm PRL. O istnieniu lotniska wiedział — nie licząc władz wyższych — jedynie bezpośredni dowódca mjr „Lubicz". W pierwszych dniach sierpnia 1944 r., w okresie Powstania Warszawskiego, lotnisko Kuflew wykorzystało lotnictwo radzieckie do wykonywania zrzutów dla walczącej stolicy Polski.

— Wspomniał Pan o wyjeździe do Lublina?

— W sierpniu 1944 r. zgłosiłem się ochotniczo do Wojska Polskiego w Lublinie. Miałem nadzieję, iż jako pilot będę mógł wziąć udział w walce z Niemcami. Niestety. Zostałem skierowany do prac organizacyjnych. Otrzymałem zadanie wyszukania żołnierzy i oficerów I i II Armii WP, którzy w okresie przedwojennym mieli jakikolwiek związek z lotnictwem. Tych wszystkich kierowałem do 9 Pułku Lotniczego Zapasowego w Lublinie. Na terenie Majdanka sformowano 1 Dywizjon Lotniczy „Warszawa", w skład którego wchodziły 3 eskadry. W dywizjonie tym byłem dowódcą 2 eskadry. Z początkiem listopada 1944 r. otrzymałem stopień porucznika pilota i skierowanie do 15 Pułku Lotniczego w Radomiu, w którym zostałem przeszkolony na samolotach Ił-2 i przeniesiony do 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego w Modlinie. Tam też z wynikiem bardzo dobrym ukończyłem unifikacyjny kurs dla oficerów pilotów na dowódców eskadr i dowódców pułków lotniczych. W 5 Pułku Lotnictwa Szturmowego byłem dowódcą 3 eskadry, a także kierowałem szkoleniem lotniczym. Ponadto oblatywałem samoloty po naprawach głównych, dokonanych przez Wojskowe Zakłady Naprawcze nr 2. Do 1950 r. — kiedy to przeniesiono mnie do rezerwy w stopniu kapitana pilota — w okresie szkolenia i dowodzenia eskadrą nie wydarzył się żaden wypadek śmiertelny i nie nastąpiło zniszczenie samolotu.

— Począwszy od 1958 r. rozpoczął się dla Pana nowy okres działalności dla lotnictwa?

— Początkowo latałem w Aeroklubie Łódzkim. Po przeniesieniu się do Warszawy (tutaj się urodziłem) przez kilka lat pracowałem w Departamencie Mechanizacji Ministerstwa Rolnictwa. Lata mijały, a ja tęskniłem za lotnictwem. W 1958 r. zdecydowałem się na rozpoczęcie pracy w charakterze instruktora pilota w Aeroklubie Warszawskim. Rok później przeniesiono mnie do Działu Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL, w którym pracuję do dzisiaj.

— W lotnictwie sportowym pracuje Pan 22 lata, zdobywając w nim doświadczenie głównie jako szkoleniowiec. Co Pana w tym lotnictwie niepokoi najbardziej?

— Przede wszystkim to, że rokrocznie tysiące młodych entuzjastów lotnictwa musi rezygnować z latania. Po prostu mamy kilkakrotnie więcej młodzieży chętnej niż miejsc na kursach szkoleniowych.

— Pamięta Pan zapewne przed laty hasło „Młodzieży na samoloty" popularyzowane na plakatach, w kinie, a także w prasie. Wtedy nie było tylu chętnych do szkolenia lotniczego jak dzisiaj, kiedy haseł takich nie ma...

— Tak, pamiętam je dobrze. Przed laty — o czym wie nasza społeczność lotnicza — mieliśmy więcej sprzętu, szczególnie samolotów. Obecnie jest go mało w porównaniu do naszych potrzeb. Sprzęt lotniczy, szczególnie dla lotnictwa sportowego, to problem złożony. Wiąże się on z krajowym przemysłem lotniczym, który jedynie częściowo realizuje określone zamówienia Aeroklubu PRL. Gdyby było inaczej, mielibyśmy samolotów pod dostatkiem.

— Czy Pana zdaniem nie można by produkować na przykład w Lotniczych Zakładach Naprawczych — prostego, mocnego i jednocześnie taniego samolotu szkolnego?

— Co prawda, odpowiedź może nasunąć się sama, ale w tym jednak konkretnym przypadku powinna wypowiedzieć się osoba kompetentna z działu technicznego, bądź wspomnianych zakładów. Ja jestem szkoleniowcem.

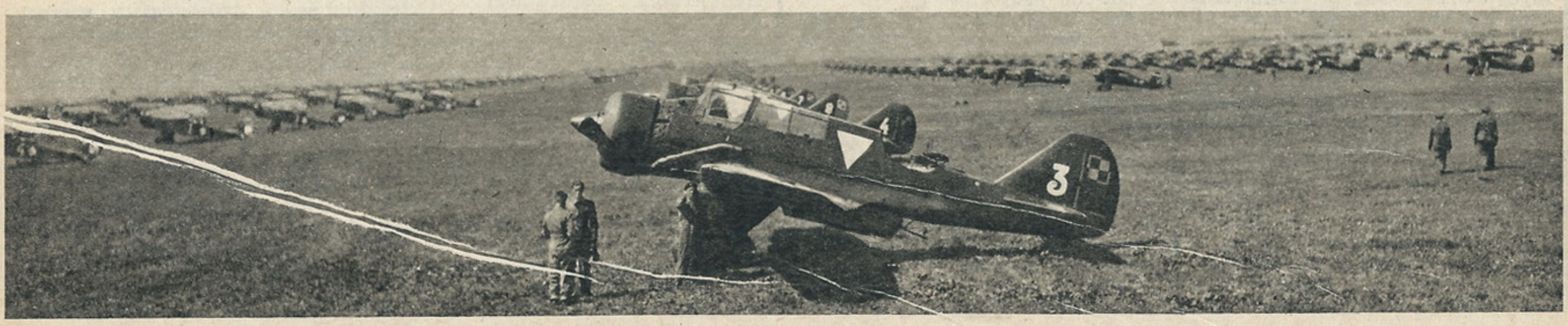
— Nie ukrywam, że działalność aeroklubów, a także Aeroklubu PRL wymaga reorganizacji, unowocześnienia oraz większego wpływu członków na rozwój lotnictwa sportowego. Mam w tym przypadku na myśli m.in. wpływ członków, a szczególnie zarządów klubów, na obsadzanie etatów pracowników lotnictwa...

— W tym przypadku trudno mi się wypowiadać ze względu na złożoność spraw i problemów. Na pewno istnieje potrzeba unowocześnienia pracy w lotnictwie sportowym, podobnie jak i w naszym kraju. Na pewno członkowie aeroklubów powinni mieć określony wpływ na zmiany tych ludzi, którzy nie zdają egzaminu w pracy szkoleniowej i organizacyjnej.

— Jaka jest Pana opinia o młodzieży rozpoczynającej szkolenie i latanie w lotnictwie sportowym?

— Powinniśmy pamiętać, iż poziom intelektualny młodzieży, która rozpoczyna latać u nas, jest nieporównywalnie wyższy niż przed kilkunastoma laty. Krótko mówiąc, są to wielcy entuzjaści lotnictwa, zdolni, o dużym poziomie wiedzy ogólnej i technicznej. Sądzę, że wymagają oni traktowania na miarę lat, w których obecnie żyjemy.

Rozmawiał TADEUSZ MALINOWSKI



NA ZDJĘCIACH: Bagdadzka siedziba PLL LOT ma doborowe sąsiedztwo ● Rodzinne zdjęcie bagdadzkiego personelu. W środku (w pierwszym rzędzie) szef placówki Emil Orliński.

LOTEM BLIŻEJ do BAGDADU

Korespondencja własna z Iraku

Bagdad rozbudowuje się z rozmachem. Świadczy o tym chociażby sprawa lotniska. Przed 5 laty eksmitowane daleko poza miasto, dziś przylega do peryferyjnej dzielnicy Al Mansur. Dworzec lotniczy zbudowali Francuzi z myślą o jutrze. Zespół nowoczesnych obiektów stanowi dostateczną bazę dla obsługi 3 mln pasażerów i co dnia 100 samolotów każdego typu. Gdy nasz Ił-62 podchodzi do lądowania, właśnie kołuje Mirage, zaś na pasach startowych rozsiadła się cała rodzinka Boeingów ze znakami rozpoznawczymi przeróżnych linii lotniczych.

Podróżowaliśmy w międzynarodowym towarzystwie. Większość wprawdzie stanowili Polacy, udający się na eksportowe budowy w Iraku, ale z usług PLL LOT skorzystała spora grupa Włochów, Greków, Francuzów i Szwedów, których do stolicy pustynnego kraju sprowadzają inwestycje. Cały (3-osobowy) polski personel przedstawicielstwa LOTU w Bagdadzie oczekiwał nas w sali przylotów. Kierownik placówki Emil Orliński i jego prawa ręka Irena Wiączkowa zjawili się — jak sami mówią — z powodu nadgorliwości.

Nasz Ił odleciał z Okęcia z parogodzinnym opóźnieniem. W Bagdadzie zameldował się ze stosowną zwłoką, która mogła popsuć szyki niejednemu z pasażerów — a nuż potrzebujących jakiejś rady czy pomocy. I rzeczywiście, opieki wymagała jeden ze Szwedów. Osobnik bez umiaru korzystający z płynnych zasobów „Baltony" był pod dobrą datą jeszcze na Okęciu. Całą drogę umilał nam śpiewkami, a teraz popadł w błogi sen. Śpiącego — wcale nie ułomka — wynosi więc z lotniska inż. Tadeusz Mróz. Specjalista do spraw osprzętu, a zarazem station-menager praktycznie zajmuje się wszystkim. Również obsługą i takich pasażerów, którzy jak nasz Szwed nie wiedzą, że żyją, ani gdzie mają swoje dokumenty i docelowy punkt podróży.

O specyfice działalności polskiego przewoźnika powietrznego w Bagdadzie rozmawiamy z mgr. Orlińskim kilka dni później. Siedzimy przy mrożonej pepsi-coli w zaciszu gabinetu mieszczącego się na antresoli siedziby LOTU, która została dobrze usytuowana w centrum miasta, przy eleganckiej Saadun street — ulicy międzynarodowych biur podróży i towarzystw lotniczych. Obok jest siedziba Aeroflotu i Lufthansy, opodal lokal Air France i biura włoskich oraz irackich linii. Wielkie, liczące się w świecie firmy to poważni konkurenci LOTU, który mimo to nieźle sobie radzi. W ubiegłym roku — roku ograniczeń wyjazdów Irakijczyków — LOT utargował pół miliona dolarów. Od listopada złagodniały przepisy. Wszystko wskazuje, że w tym sezonie frekwencja pasażerów — bukowanych przecież tylko w jedną stronę, do Warszawy — znacznie się zwiększy.

Irak stanowi obecnie trzecią — po Związku Radzieckim i Arabii Saudyjskiej — potęgę naftową. Polska w ubiegłym roku kupiła tu płynnego złota za miliard dolarów. Nasze potrzeby paliwowe wciąż rosną, więc wzrasta także eksport inwestycyjnych usług rozwijanych, aby zbilansować import. Obecnie w Iraku przebywa około 4,5 tys. polskich specjalistów; prognozy mówią, że wkrótce będzie ich tu 6 tysięcy. Trzeba wszystkich przywieźć, odwozić na urlopy czy delegacje do kraju, zapewnić też możliwość odwiedzin rodzinnych i transport niektórych eksportowanych towarów.

To główny cel obecności PLL LOT w Iraku, skąd ile się da tylu wozi się obcych pasażerów. W każdym z samolotów Ił-62, dwa razy w tygodniu lądujących i startujących z Bagdadu, jest co najmniej dwudziestu cudzoziemskich dewizowców. Współczynnik zapełnienia miejsc wynosi 80% w obie strony; to poziom, na którym inni przewoźnicy zwykli uruchamiać dodatkowe połączenia. Nie powinno się bowiem dopuszczać, aby pasażerowie odchodzili z kwitkiem od kasy. Obecnie zdarza się to dość często, zwłaszcza w okresie świąt i wtedy, kiedy w miejsce zabierającego 168 pasażerów Iła-62 z Warszawy przylatuje Tu-134.

Będzie lepiej — pociesza nas i chyba również siebie mgr Orliński, któremu centrala przyobiecała m. in. zwiększenie liczby lotów czarterowych, a także wydłużenie rejsu jednego z Ił-ów do Bombaju. Aby słowo stało się rzeczywistością, bagdadzka delegatura LOTU rozszerza akwizycję na miejscowym rynku usług. Jak inne linie lotnicze ma ograniczoną samodzielność. Za pośrednictwem państwowej firmy irackiej Marshuoni Travers pozyskała już kilkanaście grup 11—100-osobowych, udających się z Iraku na turystyczne wojaże nie tylko do Warszawy. Land serwis wymaga ściślej współpracy PLL LOT z Orbisem, Gromadą itp. W tym względzie pozostało jeszcze wiele do zrobienia. Warto, bo dla turystów z Iraku, Kuwejtu i innych państw przeżywających hossę naftową, Polska jest krajem interesującym i wygodnym punktem tranzytowym. Na razie amatorów podróży do środkowej Europy przechwytują inni przewoźnicy, zwłaszcza Iraq Airways. Z iracką firmą lotniczą łączą pracowników LOTU więzi sympatii, jednak gdy chodzi o zyski w handlu, nie ma sentymentów.

Niełatwo o tym przekonać Polaków, którzy po zakończeniu kontraktowej umowy chcą wracać do kraju via Paryż, Madryt czy Monachium. Oni twierdzą, że za własne pieniądze mogą się pobawić w globtroterów. W tym rozumowaniu jest spora luka. Bilety powrotne wykupiła ich macierzysta centrala handlu zagranicznego za złotówki. PLL LOT z obcymi przewoźnikami musi się rozliczać w dolarach. Każdy z kuponów trafi do banku w Genewie, gdzie nikogo nie obchodzą polskie potrzeby dewizowe. Zezwalając na takie i podobne kombinacje łatwo roztrwonić kapitał firmy, naruszyć interesy kraju, co nie tak prosto wytłumaczyć rodakom pragnącym wzbogacić swe doświadczenia za granicą lub zaspokoić jakieś handlowe ciągotki gdzieś w Europie.

Punkt widzenia sprawy jest różny; dochodzi więc czasem do ostrej wymiany zdań. Kilkakrotnie byliśmy świadkami przykrych scen i sytuacji. Z właściwym sobie taktem usiłowała je załagodzić Irena Wiączkowa — notabene żona byłego pilota sportowego, który po wypadku lotniczym przyziemił swe ambicje; inż. Sławomir Wiączek — doświadczony specjalista, kieruje melioracyjną budową Budimexu w rejonie Basry.

Trójka Polaków załatwia to co w kraju kilkudziesięcioosobowa obsada podobnej placówki LOTU. Ma do pomocy personel arabski. Inżynier Sabah Ism pełni funkcję asystenta station menagera. Przystojna, małomówna brunetka Issa Siham Yosif para się sprzedażą biletów i kontaktami z klientelą arabską, zaś 17-letni Mahmood Neam Abbas to boy-office, wiecznym uśmiechem pokrywający swą niezaradność i kłopoty z utrzymaniem porządku w biurze. Doradztwo prawne powierzono Azizowi Al Saidi. Od niedawna, gdyż zagęszczona atmosfera życia politycznego w kraju sąsiadującym z Iranem sprawiła, że przy negocjacjach prowadzonych w urzędach — zawsze znanych z biurokracji — niezbędny okazał się prawnik z dyplomem bagdadzkiego uniwersytetu. Ostatnio przy pomocy Aziza sfinalizowano sprawę wynajmu i remontu willi na dalekim Mansurze. Rozległe domostwo w pobliżu lotniska będzie drugim domem dla załóg, które po przylocie do Bagdadu przebywają tu kilka godzin lub parę dni, więc muszą wygodnie odpocząć.

Personel latający nie czuł się dobrze w hotelach. Obowiązują w nich przepisy zgodne z duchem Koranu. Mimo niezwykłej wprost w islamskim kraju laicyzacji życia, irackie prawo nie dopuszcza łamania tradycji ludowych i surowo karze w przypadku obrazy obyczajów. A stanowić ją może chociażby taka błahostka jak chodzenie przez mężczyzn w szortach, bez koszuli. To już negliż, bulwersujący wiernych wyznawców religii Mahometa.

Odmienność w sferze obyczajów może szokować przybyszy. Wymaga ona umiejętnej adaptacji i przystosowania się do warunków życia i pracy w kraju od dawna zaprzyjaźnionym, a będącym ważnym partnerem polskiego handlu zagranicznego. Dla ludzi, którzy tworzą most powietrzny między Warszawą a Bagdadem, ta sprawa jest aż nadto oczywista.

HALINA MAREK

MŁODYM NAPRZECIW

Jedna inicjatywa — z reguły rodzi następną. Oto, jak to już na ten temat pisaliśmy, w roku 1978 wczesną wiosną ówczesny kierownik Aeroklubu Wrocławskiego płk pil. Antoni Chojcan doprowadził do współpracy między Aeroklubem Wrocławskim i Zarządem Wojewódzkim ZSMP we Wrocławiu. Efekty tego porozumienia nie dały na siebie długo czekać.

● wyszkolono w ciągu 2 tygodni teoretycznie 15 kandydatów z ZSMP,

● po połączeniu ich z wyszkolonymi już w aeroklubie innymi kandydatami przeszkolono 30 osób na szybowcach Czapla za wyciągarką,

● 20 osób wytypowanych — wyszkolono na szybowcach Bocian i Mucha, systemem holu za samolotem,

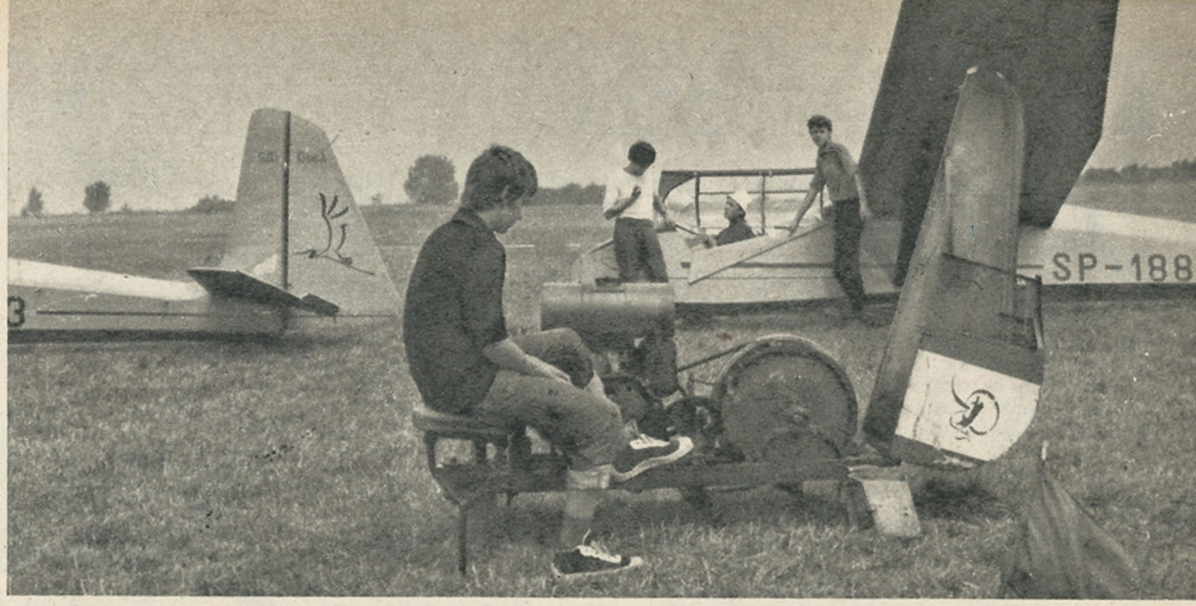
● jesienią tegoż roku — większość grupy uczniów pilotów członków ZSMP przeszła szkolenie spadochronowe, wykonując po jednym skoku z samolotu An-2.

Wyszkoleni do III klasy piloci otrzymali dyplomy i odznaki.

Potem przyszedł rok 1979. Co zrobiono? Wiele:

● zorganizowano szybowcowy obóz treningowy na lotnisku w Szymanowie dla ZSMP-owców.

● wyszkolono na Bocianach 22 uczniów,



NA ZDJĘCIACH: Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr Józef Sobieraj (w środku) w rozmowie z dyrektorem Andrzejem Piechowiczem i instruktorem Jerzym Blitzem ● Na obozie lotniczym w Szymanowie – szybowce Czapla i ściągarka ● Prezes APRL wśród uczestników obozu.

● w okresie lipca i sierpnia 23 pilotów ZSMP wylatało 828 godzin. Zdobyto 52 uprawnienia, wykonano 5 lotów 5-godzinnych, uzyskano 10 przewyższeń ponad 1 000 m, wykonano 5 przelotów ponad 50 km. Zdobyto 5 srebrnych odznak szybowcowych.

Parę miesięcy temu, w roku już oczywiście 1980, powstał w ramach Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP we Wrocławiu — Ośrodek Szkolenia Pilotów Szybowcowych. Jego kierownikiem został instruktor pilot I klasy Jerzy Blitz, spiritus movens wielu lotniczych poczynań na terenie Wrocławia, wielki przyjaciel młodzieży. Zaczęto działać. Podpisano z Aeroklubem Wrocławskim porozumienie — umowę, która ściśle sprecyzowała metody szkolenia pilotów członków ZSMP i Aeroklubu Wrocławskiego oraz szkolenia grupy uczniów z rekrutacji poprzez konkurs Polskiego Radia „Sygnały Dnia" i Aeroklubu PRL.

Zorganizowano dwa obozy na lotnisku Szymanów:

● dla uczniów pilotów członków ZSMP przy Aeroklubie Wrocławskim (grupa treningowa),

● dla uczniów pilotów laureatów konkursu Polskiego Radia i APRL oraz ZW ZSMP we Wrocławiu.

Efektami tych obozów było wyszkolenie przy startach za wyciągarką i na holu za samolotem z górą 40 osób. Młodzież, która przebywała na obozach, oprócz zdobycia lotniczych kwalifikacji — przeżyła wiele niezapomnianych przygód.

Postanowiliśmy porozmawiać trochę na tematy lotniczego szkolenia młodzieży z dwoma ludźmi, którym sprawa ta naprawdę leży na sercu. Pierwszym z nich jest **ANDRZEJ PIECHOWICZ**, dyrektor Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP we Wrocławiu:

— Jak widać, działacie dalej na lotniczej niwie, choć to przecież... domena instytucji ściśle do tego celu przeznaczonych, czyli aeroklubów?

— Chcemy, jako ZSMP, zespolić wysiłki obu organizacji, to jest naszej i APRL, w celu objęcia jak najszerszych kręgów młodzieży szkoleniem lotniczym.

— Jakie przewidujecie formy działalności?

— Organizujemy już (a więc nie tylko przewidujemy) wspólnie z aeroklubem specjalnościowe obozy szybowcowe, a w planach mamy obozy dla modelarzy, spadochroniarzy i pilotów samolotowych.

— A więc do dotychczasowej działalności wychowawczo-ideowej zdecydowanie dodajecie działalność w dziedzinie lotnictwa?

— Tak. Poszerzamy sferę naszego oddziaływania na młodzież. Wynika to ze stale rosnącego zapotrzebowania społecznego, związanego ze sportem (a więc i rekreacją), gospodarką narodową i obronnością kraju.

— Nie zniechęcają was wiadome wszystkim trudności, jakie wasz partner, niestety, przeżywa w związku z brakami sprzętowymi i finansowymi?

— Nie, nie zniechęcają. Raczej mobilizuje to nas do zdwojonego wysiłku i pomocy partnerowi. Można by powiedzieć: będziemy cierpliwie pokonywać przeszkody, dalej organizować szkolenie teoretyczne oraz praktyczne, poważnie zajmiemy się modelarstwem, przy czym nie chcemy tu wobec Aeroklubu PRL występować w roli tzw. groźnego konkurenta, ale raczej życzliwego pomocnika.

— Jeszcze jedno: czy formalna strona waszej lotniczej działalności jest w świetle obowiązujących przepisów prawnych w porządku?

— Całkowicie. Nasz niedawno utworzony Ośrodek Szkolenia Pilotów Szybowcowych jest placówką uprawnioną w ramach Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP do kształcenia młodzieży na wszelkiego rodzaju kursach (analogicznie np. do kursów języków obcych czy kursów na prawo jazdy samochodem).

Zwracamy się teraz do instruktora **JERZEGO BLITZA**:

— Wiemy, że jest Pan zwolennikiem szkolenia pilotów szybowcowych przy użyciu wyciągarki?

— Tak. Jest to system tani, co ma duże znaczenie. Proszę pomyśleć: chyba 0,33 litra ropy naftowej potrzebnej na każdy ciąg trwający około 1 minuty — to wiele taniej i szybciej niż 12 minut holu za samolotem, a więc 12 litrów lotniczej benzyny.

— Jak uczestnicy szkolenia na obozach w Szymanowie przyjmowali ten typ szkolenia?

— Bardzo dobrze. To młodzież z otwartą głową, z często przeze mnie obserwowaną techniczną „smykałką". Od razu zrozumieli, że walory wyciągarki z mieleckim silnikiem wysokoprężnym skonstruowanej przez inżyniera Andrzeja Bachmana są wysokie. Zdała ona dobrze trudny egzamin. A tak między nami: dla nich, młodych, to nowość, bo widzieli do tej pory tylko starty szybowców na holu za samolotem, ale przecież w ogóle to nie jest żadną nowością. Przed laty system ten szeroko był praktykowany w szkoleniu na polskich lotniskach aeroklubowych. Niesłusznie poszedł w kąt.

— Założę się, że jest Pan również zwolennikiem innego systemu szkolenia pilotów szybowcowych...

— Jasne, wiem o co panu chodzi: o starty przy użyciu lin gumowych. Należy do tego wrócić szerzej. Iluż to naszych mistrzów bezsilnikowego latania zaczynało w takim np. Goleszowie czy na Żarze swą światową karierę!

— Zgadza się. Byłem przy tym, widziałem sam (muszę się pochwalić). Tani to system, a ile przy tym daje wspaniałych wrażeń. A kończąc już: czy miałby Pan może receptę na wiadome trudności w zakresie posiadanego przez aerokluby sprzętu szybowcowego do szkolenia młodych pilotów?

— Może przesadzę trochę, ale sądzę, że jedynym dla nas ratunkiem jest szybka budowa drewnianych Bocianów i Much. Gdyby to ode mnie zależało, usunąłbym z jeżowskich zakładów inną produkcję, a „trzaskał" tam właśnie Bociany i Muchy, dobre, sprawdzone szybowce. Nowe, laminatowe — są drogie.

— Poproszę Was teraz, Panowie, o szczegółowy adres Waszej siedziby. Będzie po tym artykule sporo listów: odpowiadajcie na nie Wy.

— Proszę bardzo: dziewczęta i chłopcy, jeśli chcecie bliższych informacji, piszcie lub zgłaszajcie się pod adresem: Ośrodek Szkolenia Pilotów Szybowcowych Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP, ul. Sudecka 74, 53-129 Wrocław, telefon 67-47-54 lub 67-25-35.

— Dziękuję, w imieniu młodzieży i „Skrzydlatej".

JERZY ZARĘBSKI

BYDGOSKIE ORŁY

„Czynem społecznym stawiając ten obelisk w rocznicę: 60-tą tworzenia zaczątków lotnictwa polskiego na Pomorzu i 35-tą wyzwolenia Bydgoszczy spod okupacji hitlerowskiej, społeczeństwo miasta pragnie wyrazić uznanie i utrwalić po wsze czasy pamięć tych, którzy dali świadectwo męstwa, byli przykładem bohaterskiej postawy bydgoskich lotników w czasie II wojny światowej na wszystkich jej frontach. Cześć i wieczna chwała poległym za Waszą i Naszą wolność" — to treść aktu erekcyjnego, wmurowanego 9 sierpnia 1980 r.

Z inicjatywy bowiem Klubu Seniorów w Bydgoszczy postanowiono wznieść w tym mieście obelisk upamiętniający działania bohaterskich lotników. Inicjatywę Klubu Seniorów podjęły liczne bydgoskie zakłady pracy. Do budowy obelisku według projektu Józefa Makowskiego przyczynili się m.in. pracownicy ZNTK, „Insbudu", „Budcpolu", Przedsiębiorstwa Eksploatacji Ulic i Mostów, Zarządu Inwestycji Szkół Wyższych, Miejskie Przedsiębiorstwo Zieleni i Usług Komunalnych, Aeroklub Bydgoski, żołnierze Pomorskiego Okręgu Wojskowego.

Uroczystość odsłonięcia obelisku — usytuowanego na terenie dzielnicy Błonie w Bydgoszczy — odbyła się 22 sierpnia 1980 r. Po złożeniu raportu przez dowódcę kompanii honorowej, powitaniu gości i społeczeństwa, okolicznościowe przemówienie wygłosił przewodniczący Społecznego Komitetu budowy obelisku, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, wiceprezes Aeroklubu Bydgoskiego Edmund Sitek.

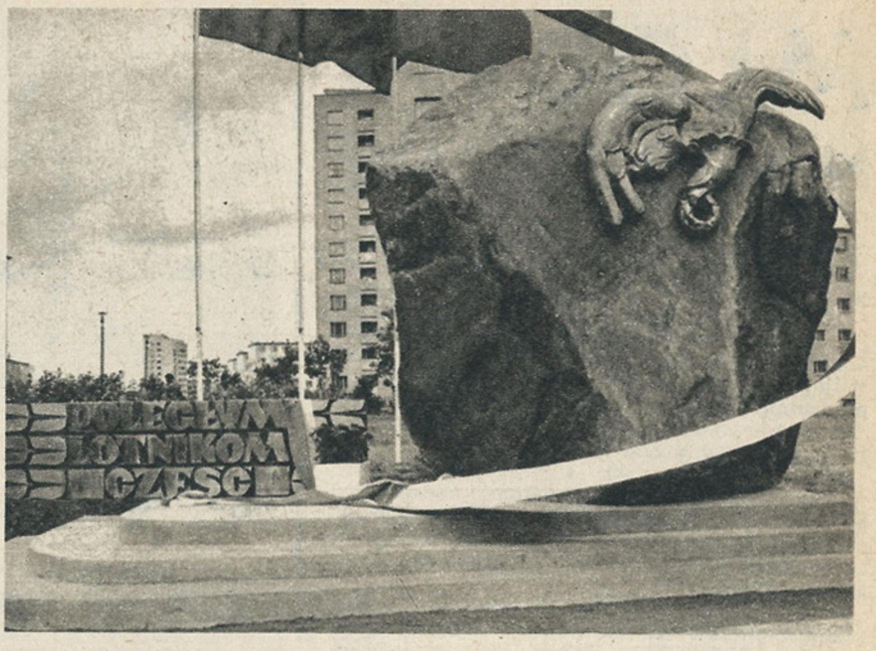
Odsłonięcia obelisku dokonał Ignacy Iwańcz, chór „Hasło" działający przy ZNTK odśpiewał Marsz Lotników, po czym delegacje organizacji politycznych i społecznych, wojska, zakładów pracy oraz społeczeństwa złożyły u stóp obelisku wieńce i wiązanki kwiatów. Uroczystość zakończono odegraniem „Warszawianki".

Wspomniany Klub Seniorów Lotnictwa zorganizował w dniach 23—24 sierpnia 1980 r. III Zjazd Kombatantów — Wychowanków Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Z różnych stron kraju i z zagranicy przyjechali uczestnicy zjazdu. 23 sierpnia delegacja kombatantów złożyła wieniec i wiązanki kwiatów u stóp obelisku. Program spotkania koleżeńskiego obejmował m.in. okolicznościowe referaty o tematyce lotniczej, w tym wystąpienia mające odtworzyć historię szkoły. Wiceprezydent miasta Bydgoszczy Józef Wiśniewski i Edmund Sitek wręczyli odznaki i wyróżnienia kilkunastu seniorom. W dyskusji ożyła historia polskich skrzydeł, uczestnicy zjazdu dzielili się wspomnieniami lotniczymi z czasów II wojny światowej. Wielu z nich wojna zastała, gdy byli w pełni już wyszkolonymi pilotami, mechanikami, radiomechanikami i strzelcami pokładowymi. Byli instruktor SPLdM Leon Szurka aż do osiągnięcia pełnego wieku emerytalnego szkolił i wychowywał żołnierzy ludowego Lotnictwa Polskiego, a Franciszek Gołata szkolił w lotnictwie sportowym.

Kombatantów polskich zamieszkałych za granicą łączy koleżeńska więź ze współtowarzyszami walki i krajem. Co roku poza krajem zbierają pieniądze na rzecz dzieci ociemniałych, przebywających w jednym z zakładów pod Warszawą.

Bydboszcz ma wiele powodów, by uważać się za kolebkę lotnictwa polskiego na Pomorzu, a także wojskowego szkolnictwa lotniczego. Pierwsze bowiem szkoły kształcące lotników wojskowych powstały w Bydgoszczy w 1920 r.

ANDRZEJ KOWALSKI



Obelisk ku czci bydgoskich lotników. Zdjęcie: Zdzisław Krakowiak

P-11 kpt. pil. FLORIANA LASKOWSKIEGO

Od kilkunastu lat interesuję się tradycjami polskiego lotnictwa. Z pomocą w poszukiwaniu archiwalnych materiałów przychodzą mi koledzy. Ostatnio od Edwina Brzostowskiego z Grudziądza uzyskałem zdjęcie z okupacyjnej prasy niemieckiej samolotu myśliwskiego P-11 po przymusowym lądowaniu z okresu walk pod Grutą k. Grudziądza. W ataku na zgrupowania hitlerowskie 2 września 1939 r. brała udział 141 eskadra, dowodzona przez kpt. pil. Floriana Laskowskiego.

Zaciekawiło mnie otrzymane zdjęcie. Postanowiłem dociec do kogo należał P-11, ponieważ tego dnia z dziewięciu biorących udział w locie bojowym samolotów aż 3 nie powróciły na lotnisko, a piloci zginęli. Byli nimi: wspomniany kpt. F. Laskowski, ppor. Władysław Urban i kpr. Benedykt Mielczyński.

Po udaniu się do miejscowości Gruta, pierwsze kroki skierowałem do gminnej szkoły powszechnej, nazwanej imieniem kpt. pil. Floriana Laskowskiego. Z kolei rozmawiałem ze świadkami tamtych wydarzeń sprzed ponad czterdziestu lat. Starsi dziasiaj panowie Franciszek Wiśniewski i Dionizy Neumann wskazali miejsce, gdzie lądował samolot Laskowskiego. I natychmiast wskazali z tego miejsca widoczne na drugim planie zabudowania, które prawie że bez zmian zachowały się do chwili obecnej. Oni także opowiedzieli przebieg wydarzeń jakie miały miejsce po południu 2 września 1939 r. w miejscowości Gruta. Do lecącego klucza trzech samolotów polskich otworzyły ogień działka przeciwlotnicze nieprzyjaciela. Ich celem był środkowy P-11, prowadzący klucz do ataku. Serie pocisków były celne, trafiły silnik, który przestał pracować.

Pilot musiał natychmiast lądować na terenie zajętym przez Niemców. Ciężko ranny, osłabiony, nie mógł wydostać się z kabiny. Nie otrzymawszy pomocy, na skutek upływu krwi skonał i przebywał w kabinie swego somolotu prawie tydzień. Na prośbę mieszkańców Niemcy zezwolili pochować zwłoki pilota na miejscowym cmentarzu. Z dokumentów odczytano stopień, imię i nazwisko pilota, a był nim sam dowódca toruńskiego dywizjonu myśliwskiego kpt. F. Laskowski.

Najczęściej w dotychczasowej literaturze lotniczej twierdzono, że kpt. Florian Laskowski po zestrzeleniu skierował swój samolot na czołg. Świadkowie miejscowi tego faktu jednak nie potwierdzają. Wynika to także ze zdjęcia, tym bardziej, że dotyczy tej samej miejscowości Gruta, gdzie zginął bohaterski dowódca dywizjonu pomorskich myśliwców.

ROMAN MECHLIŃSKI

1

2

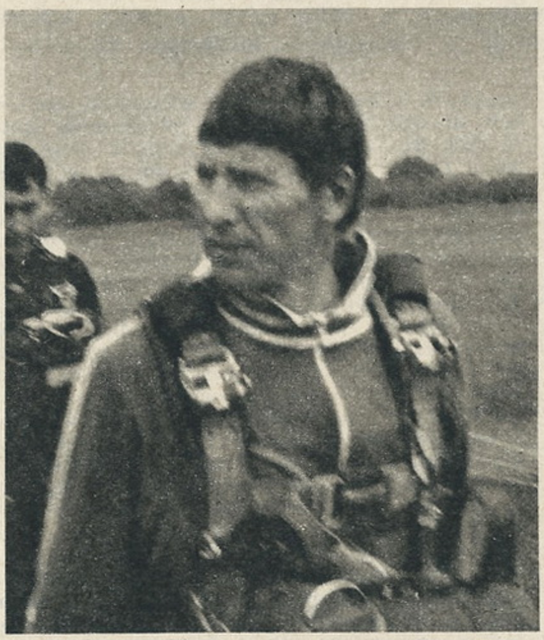
3

NA ZDJĘCIACH:

1. Zestrzelony samolot myśliwski P-11c kpt. pil. F. Laskowskiego z numerem taktycznym 504 i widocznym śladem godła 141 eskadry z boku w tylnej uszkodzonej części kadłuba. 2. W miejscu zestrzelonego samolotu stoją od lewej: E. Brzostowski, D. Neumann i F. Wiśniewski. W głębi obecny stan zabudowań. 3. Zdjęcie jak wyżej lecz w szerszym ujęciu. Całkowicie z prawej widoczna stodoła (fragmenty) jak na zdjęciu za samolotem.

Zdjęcia: R. Mechliński

Irina Walkhoff.



Nikołaj Uszmajew.

MISTRZOWIE ŚWIATA

XV СВЕТОВЕН ШАМПИОНАТ ПО ПАРАШУТИЗЪМ КАЗАНЛЪК '80

Amerykanka Cheryl Stearns i reprezentant Związku Radzieckiego Igor Tjorlo przyjechali do Kazanłyku z mocnym postanowieniem obrony tytułów absolutnych spadochronowych mistrzów świata, zdobytych w 1978 r. w Zagrzebiu. Również w Bułgarii potwierdzili swą wielką klasę, byli blisko powtórzenia sukcesu sprzed dwóch lat, zdobyli medale, nie były to jednak trofea z najcenniejszego kruszcu. Cheryl i Igor zostali pokonani. Złote medale i tytuły najlepszych spadochroniarzy tegorocznych mistrzostw świata w Kazanłyku wywalczyli **IRINA WALKHOFF** (NRD) i **NIKOŁAJ USZMAJEW** (ZSRR). „Skrzydlata Polska" była wśród pierwszych, którzy gratulowali sukcesu nowym mistrzom.

— Dziękuję bardzo za gratulacje. Niezmiernie się cieszę z tytułu absolutnej mistrzyni świata, chociaż ten fakt jeszcze do mnie nie bardzo dociera. Rywalki były bowiem bardzo mocne i do ostatniej chwili nie byłam pewna złotego medalu — powiedziała nam Irina Walkhoff, uśmiechnięta mistrzyni o długich blond włosach.

— Cztery lata temu w Rzymie, jeszcze pod nazwiskiem Klabuhn, była już Pani mistrzynią świata w akrobacji, dwa lata później w Zagrzebiu zdobyła wicemistrzostwo świata w tej konkurencji, w Kazanłyku była Pani w akrobacji trzecia, ale za to po raz pierwszy zdobyła absolutne mistrzostwo świata. Co złożyło się na ten sukces?

— Pełna odpowiedź byłaby złożona. Krótko mówiąc, dobre warunki treningu w moim macierzystym klubie SC Dynamo Berlin i systematyczna praca pod fachowym okiem Waltera Greschnera, od czterech lat trenera naszego klubu i kobiecej reprezentacji kraju, który współpracuje ściśle z trenerem reprezentacji męskiej Karlem Heinzem Wolfem z Halle Oppin. Na mój sukces w Kazanłyku złożyła się m.in. lepsza lokata w skokach na celność lądownia, do których nie miałam szczęścia w poprzednich mistrzostwach świata, a które przed tegorocznymi mistrzostwami, nie zaniedbując akrobacji, szczególnie ćwiczyłam.

— Ile skoków wykonała Pani w 1980 r.?

— Około 300.

— Czy zechciałaby Pani przypomnieć nam swoją spadochronową karierę i dotychczasowe osiągnięcia sportowe?

— Uprawiam spadochroniarstwo od 16 roku życia, czyli już 10 lat. Do tej pory wykonałam 3 300 skoków. Piętnaście razy, w różnych konkurencjach, byłam mistrzynią NRD. W mistrzostwach świata startowałam po raz czwarty. Podczas pierwszego startu w Szolnoku (1974 r.) byłam w drużynie, która zdobyła złoty medal w skokach grupowych i srebrny w ogólnej klasyfikacji zespołowej. Indywidualnie zajęłam 10 miejsce. Dwa lata później w Rzymie, jak już Pan wspomniał, byłam pierwsza w akrobacji i dziewiąta w klasyfikacji ogólnej. Wspólnie z koleżankami zdobyłam też brązowy medal za 3 miejsce drużyny. W 1978 r. poza wspomnianym już srebrnym medalem w akrobacji, uzyskałam 5 miejsce w klasyfikacji ogólnej i brązowy medal drużynowo.

— W Kazanłyku zdobyła Pani aż cztery medale...

— Start w XV SMŚ zaczęłam od 6 miejsca w skokach na celność lądowania, które z 3 miejscem w akrobacji dało mi złoty medal w klasyfikacji ogólnej. Ponadto wraz z koleżankami uzyskałam złote medale w skokach grupowych na celność lądowania i w klasyfikacji drużynowej. Pragnę podkreślić, że medale zespołowe cieszą mnie nie mniej niż indywidualne.

— Czy można powiedzieć, że sukcesy w Kazanłyku są ukoronowaniem Pani kariery?

— I tak, i nie. Złoty medal absolutnej mistrzyni świata jest niewątpliwie największym moim osiągnięciem sportowym. Nie zamierzam jeszcze kończyć kariery sportowej. W br. ukończyłam jednak studia prawnicze na Uniwersytecie im. Humboldta w Berlinie i zaczynam coraz poważniej myśleć o obowiązkach pozasportowych.

— Gratulujemy więc podwójnie, życzymy dalszych sukcesów i tak szczęśliwych dla Pani lat jak rok 1980.

— Dziękuję raz jeszcze. Rzeczywiście bieżący rok okazał się dla mnie bardzo szczęśliwy, jestem więc szczęśliwa — powiedziała nam mistrzyni świata Irina Walkhoff.

— Prosimy napisać jeszcze, że sukces i szczęście Iriny dzieli również cała nasza ekipa — dodali obecni przy rozmowie terenerzy reprezentacji NRD, Walter Greschner i Karl Heinz Wolf.

Absolutny mistrz świata **Nikołaj Uszmajew** w swej niezwykle bogatej karierze spadochroniarza zdobył wszystko, co najcenniejsze w tej dziedzinie sportu. Wielokrotnie był mistrzem ZSRR, zwyciężał w zawodach międzynarodowych, jako pierwszy spadochroniarz po raz drugi zdobył tytuł absolutnego mistrza świata. Wysoki, szczupły, niezwykle sympatyczny Nikołaj również należał w Kazanłyku do najszczęśliwszych ludzi. Czterokrotnie stawał na podium zwycięzców, zdobył bowiem cztery medale, trzy złote — za zwycięstwo w akrobacji, w klasyfikacji ogólnej i za pierwsze miejsce drużyny oraz srebrny za wicemistrzostwo świata reprezentacji ZSRR w skokach grupowych na celność lądowania. Gratulowaliśmy mu równie serdecznie wielkich sukcesów.

— Bardzo, bardzo dziękuję „Skrzydlatej Polsce" za gratulacje — mówił uszczęśliwiony sukcesem Kola.

— Czy trudniej było zdobyć w Kazanłyku niż sześć lat temu w Szolnoku tytuł najlepszego spadochroniarza na świecie? — spytaliśmy Uszmajewa.

— Chyba trudniej. Wprawdzie przybyło mi trochę doświadczenia, ale także lat. Tymczasem poziom sportowy mistrzostw świata bardzo się podniósł, przybyło wielu nowych konkurentów, faworytów było znacznie więcej niż w Szolnoku. Podczas tegorocznych mistrzostw najmniejszy błąd oznaczał odpadnięcie z walki o czołowe lokaty. Sukces dawały tylko wysokie umiejętności i także forma, ponadto — opanowanie nerwowe i łut szczęścia — odpowiedział nam mistrz świata.

— Czy zechciałby Pan przedstawić się bliżej naszym czytelnikom?

— Proszę bardzo. Mam 34 lata, spadochroniarstwo uprawiam od 1963 r., do tej pory wykonałem ponad 6 000 skoków. Pochodzę z Tbilisi (Gruzińska SRR), gdzie mieszkam i pracuję. Jestem instruktorem spadochronowym. Mam dwoje dzieci — 10-letnią córkę i 7-letniego syna.

— A może jeszcze zechciałby Pan przypomnieć pokrótce swoje sukcesy w mistrzostwach świata?

— W mistrzostwach świata startuję nieprzerwanie od 1972 r. Występ w Kazanłyku był więc moim piątym startem w tej imprezie. Osiem lat temu zacząłem od czwartego miejsca w akrobacji i piątego w klasyfikacji ogólnej. W 1974 r. po raz pierwszy zdobyłem absolutne mistrzostwo świata, na co złożyło się 5 miejsce w skokach na celność lądowania i 4 miejsce w akrobacji. Dwa lata później, w Rzymie, poszło mi słabiej — byłem szósty w akrobacji i ósmy ogólnie. W 1978 r. byłem dopiero dziewiąty w celności ale za to wygrałem akrobację, co dało mi ex aequo 2-3 miejsce w klasyfikacji ogólnej. W Kazanłyku zacząłem od piątego miejsca w skokach na celność lądowania, ale potem poszło już znacznie lepiej — zdobyłem złoto w akrobacji i klasyfikacji ogólnej oraz wraz z kolegami dwa dalsze medale — złoty i srebrny — zespołowe.

— Ile wykonał Pan skoków w bezpośrednim okresie przed mistrzostwami w Kazanłyku?

— Tylko w 1980 r. wykonałem 350 skoków.

— Jest Pan prawdziwym mistrzem akrobacji. W Kazanłyku kręcił Pan wiązanki w czasie 5,8 — 6,5 s, i to prawie zupełnie czysto. Jaka jest recepta na osiąganie takich wyników?

— Gotowej recepty nie ma. By jednak być dobrym akrobatą spadochronowym, trzeba wiele lat intensywnej pracy pod okiem doświadczonego trenera. Dużo pracy, ogólna wysoka sprawność fizyczna, zamiłowanie do skoków, wiele samozaparcia, liczne starty zawodnicze, ciągły trening — to w ogólności podstawowe elementy „recepty" na dobre wyniki w akrobacji.

— Jak czuje się Pan w roli mistrza świata i to po raz drugi?

— To bardzo przyjemne uczucie. To po prostu prawdziwe szczęście. Życzę takiego szczęścia wszystkim, którzy marzą o wielkiej spadochronowej karierze. Także entuzjastom spadochroniarstwa w Polsce. Spadochroniarstwo jest wspaniałym sportem — powiedział nam mistrz świata Nikołaj Uszmajew.

HENRYK KUCHARSKI

PALIWO DLA LOTNICTWA

Światowy kryzys paliwowy oddziaływuje na wszystkie dziedziny gospodarki, w tym również na transport lotniczy. Poniżej podajemy sprawozdanie przygotowane przez komitet transportu lotniczego ICAO w Montrealu na temat aktualnej sytuacji i perspektyw paliwowych. Zwrócić należy jedynie uwagę, że sprawozdanie zostało sporządzone przed podwyżką paliw naftowych w 1979 r., w wyniku której udział kosztów paliwa w kosztach eksploatacji w transporcie lotniczym zwiększył się do 25 proc. (red)

W chwili obecnej lotnictwo cywilne zużywa stosunkowo niewielką ilość wydobywanej ropy naftowej — mniej niż 4%. Przewiduje się, że do 2000 roku nastąpi 2—4-krotny wzrost zużycia paliwa lotniczego, w związku z czym udział zużycia ropy naftowej przez transport lotniczy w ogólnym zużyciu ropy naftowej będzie wynosił 5—10%. Zdaniem ICAO, przewidywany wzrost zużycia paliwa przez transport lotniczy nie będzie stanowił istotnej bariery dla rozwoju lonictwa. Barierą tą stać się jednak może wzrost cen ropy naftowej. W chwili obecnej koszty paliwa stanowią około 20% kosztów eksploatacji linii lotniczych. Gdyby w najbliższym okresie nastąpił ponownie gwałtowny wzrost cen paliwa, jak to miało miejsce w latach 1973—1974, rozwój lotnictwa uległby zahamowaniu na kilka lat.

W oparciu o dane ze źródeł przemysłowych i rządowych, w 1977 roku ICAO oszacowało możliwości uzyskania paliwa do 2000 roku. Zanalizowano przyszłą sytuację paliwową i jej wpływ na transport lotniczy, biorąc pod uwagę ogólne zapotrzebowanie na energię, wielkość i zasięg rezerw paliwowych, możliwości zastosowania różnych źródeł energii. Ze względu na powolny rozwój badań w zakresie paliw lotniczych, materiałów radioaktywnych i wodoru, pomija się ich wpływ na zaspokojenie potrzeb lotnictwa cywilnego do końca tego wieku.

Uzyskanie odpowiedniej ilości zapasów ropy naftowej dla potrzeb lotnictwa cywilnego będzie zależało od 4 czynników. Oto one:

- wielkość zapotrzebowania na całą energię,
- rozwój rezerw surowców energetycznych, tempa ich zużycia, możliwość znalezienia alternatywnych źródeł energii,
- kształtowanie się cen ropy i paliw alternatywnych,
- tempo rozwoju transportu lotniczego i uzyskiwanej w nim wydajności energetycznej.

W ostatnich 25 latach zużycie energii światowej zwiększyło się o około 5% rocznie, podczas gdy zużycie ropy w tym samym czasie wzrastało o 6,5% rocznie.

Na rozwój transportu lotniczego wpływa rozwój ekonomiczny świata, zmniejszone opłaty za przewozy lotnicze, rozwinięta sieć dróg powietrznych, zwiększona dostępność i bezpośredniość połączeń, skrócony czas podróży. Przypuszczać należy, że czynniki te w różnym stopniu będą nadal wpływały na trendy rozwojowe lotnictwa. Przewiduje się przeciętny roczny wzrost przewozów lotniczych w latach 1980-tych o około 6—9% w przewozach pasażerskich i około 8—11% w przewozach towarowych. Tempo wzrostu przewozów do roku 2000 będzie prawdopodobnie wolniejsze, na skutek pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych głównych rynków. W tej sytuacji przewozy lotnicze osiągną poziom 2—3-krotnie wyższy w 1990 roku niż w 1978, a 3—6-krotnie wyższy do końca wieku.

Zmiany cen paliwa lotniczego będą miały wpływ na zmiany cen usług lotniczych. Wzrost cen ropy naftowej w latach 1973—1974 spowodował automatycznie wzrost wydatków na paliwo lotnicze o 93%, podczas gdy całkowite wydatki eksploatacyjne wzrosły tylko o 20% na tkm. Udział kosztów paliwa w kosztach całkowitych wzrósł z 12% w roku 1973 do 19% w 1974. Udział ten powiększał się wraz ze wzrastającą ceną paliwa, dochodząc w roku 1979 do 25%.

Łączne ujęcie zużycia paliwa w lotnictwie cywilnym i wojskowych utrudnia analizę jego zużycia. Trudno jest więc ustalić tendencje rozwojowe wydajności energetycznej w lotnictwie cywilnym. Oczywiste jest jednak występowanie w latach 1950-tych i 1960-tych tendencji do wzrostu jednostkowego zużycia paliwa przypadającego na 1 tkm. Sytuacja uległa następnie poprawie wskutek budowy większych samolotów udoskonalenia silników, zwiększenia sprawności działalności operacyjnej. W USA zużycie paliwa na tkm zmniejszyło się w latach 1962—1977 więcej niż o 30%. Wzrost przeciętnej wielkości samolotów mierzonej liczbą miejsc pasażerskich lub ton ładowności i rozwój zapotrzebowania na przewozy lotnicze — to podstawowe czynniki, które będą wpływały na wydajność energetyczną transportu lotniczego w następnym dziesięcioleciu. Średnie zużycie paliwa na 1 tkm w samolotach szerokokadłubowych jest około 25% niższe niż w samolotach Boeing-707, DC-8 czy Boeing-727.

Tendencja rozwojowa budowy dużych szerokokadłubowych samolotów będzie utrzymywała się nadal. Udoskonalenie silników będzie szło w kierunku budowy silników turbowentylatorowych o dużym stosunku przepływu zimnego do gorącego powietrza, co pozwoli na dalsze obniżenie o 12—20% jednostkowego zużycia paliwa. Inne czynniki techniczne, umożliwiające zwiększenie wydajności energetycznej samolotów, to wyposażenie starszych typów samolotów w nowoczesne silniki, dalszy rozwój samolotów turbośmigłowych, budowa samolotów ze skrzydłem nadkrytycznym, stosowanie materiałów syntetycznych, wprowadzenie automatycznej, czynnej kontroli i korekty parametrów lotu.

Czynniki o charakterze eksploatacyjnym to: optymalizacja wysokości (poziomu) przelotu, prędkości przelotowej, rezerw paliwa, procedur kołowania, startu, wznoszenia, zniżania i lądowania. Równolegle będą udoskonalone urządzenia i praca służby kontroli ruchu lotniczego, wprowadzane będą nowe pomoce nawigacyjne i radiolokacyjne, nowe przepisy dotyczące separacji samolotów. Postęp może też być uzyskany dzięki skracaniu tras przy zastosowaniu nawigacji powierzchniowej, rewizji stref zakazanych, wdrażania procedur lądowania.

Zmiany w strukturze taboru, konstrukcji samolotów oraz w technologii i eksploatacji w latach 1978—1990 mogą spowodować zmniejszenie zużycia paliwa na tkm o 20%. Przewiduje się, że w latach 1990-tych będzie możliwe również uzyskanie wzrostu wydajności energetycznej w transporcie lotniczym o dalsze 15—20%.

Światowe zasoby podstawowych źródeł energii (w miliardach baryłek ropy)

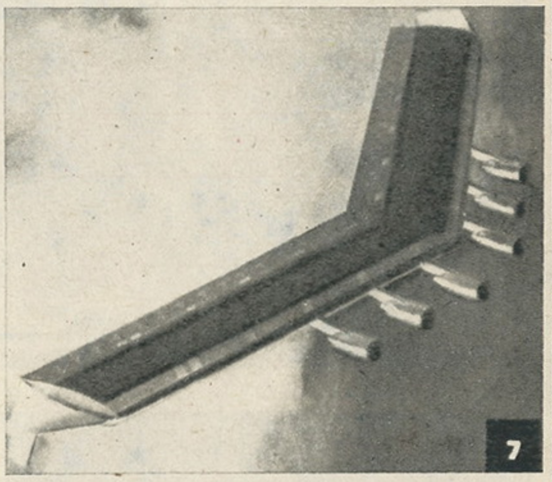
Rodzaje zasobów	Zasoby zbadane	Zasoby potencjalne
Ropa naftowa	640	2 500
Gaz naturalny	170	2 700
Węgiel	16 400	29 300
Ropa z łupków bitumicznych	3 300	345 000
Piaski smoliste	310	310
Ogółem	20 800	380 000

Przy oczekiwanym wzroście wydajności energetycznej i wzroście przewozów pasażerskich o średnio 6% rocznie w latach 1980-tych, można przewidywać 1,6-krotny wzrost zużycia paliw w światowym transporcie lotniczym w roku 1990-tym w porównaniu z rokiem 1978. Przy 10% wzroście przewozów zużycie paliw zwiększy się 2,5-krotnie. W końcu lat 1990-tych potrzeby paliw lotniczych będą 2—4-krotnie wyższe niż obecnie. Przyjmuje się, że zużycie ropy naftowej nie może wzrastać w takim tempie jak w ostatnim dziesięcioleciu. W 1977 roku zużycie ropy naftowej w gospodarce rynkowej było takie samo jak w roku 1973. Jednak zapotrzebowanie na ropę będzie zwiększało się o 2,5—4% rocznie do roku 1985. Poziom zużycia ropy w gospodarce rynkowej w latach 90-tych będzie kształtował się w granicach 30—33 miliardów baryłek rocznie (80—90 mln baryłek dziennie), a więc prawie 2 razy więcej niż w 1978 r., w którym wynosił 18—6 miliardów rocznie (51 mln baryłek dziennie).

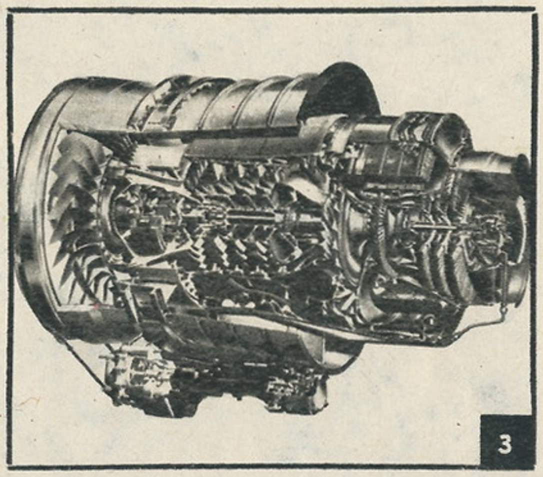
Ujawnione rezerwy ropy ocenia się obecnie na 640 miliardów baryłek.

1

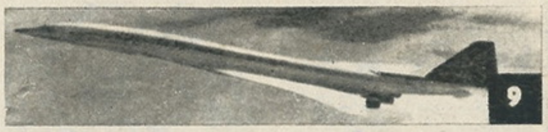
6

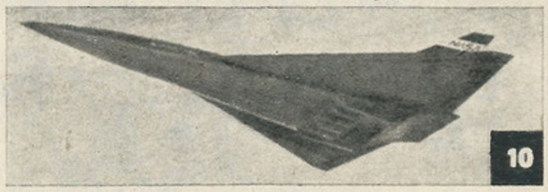

7

2


3

8


9


10

5

Zmiany cen ropy naftowej trudno przewidzieć. Przez długi okres będą uwarunkowane uwzględnieniem przedsięwzięć zmniejszających wzrost zapotrzebowania na ropę i rozwojem innych źródeł energii. Rozwój paliw nienaftowych, w tym paliw syntetycznych z węgla, będzie stawał się coraz bardziej opłacalny wobec wzrostu cen ropy naftowej, a jednocześnie będzie wpływał na ograniczanie tego wzrostu. Cena ropy naftowej zwykle stanowi 2/3—3/4 ceny paliwa lotniczego. Wpływ może mieć na nią również proporcja potrzeb w zakresie paliw lekkich (benzyny), paliw lotniczych i innych produktów przerobu ropy naftowej.

Opracował B. KŁUSEK

NA ZDJĘCIACH:
1. Duże nadzieje, gdy chodzi o zmniejszenie kosztów transportu lotniczego — w tym również o mniejsze niż dotąd zużycie paliwa — wiązane są z samolotami typu aerobus. Na zdjęciu przedstawiciel tego rodzaju samolotów, radziecki Ił-86. 2. Amerykański projekt aerobusa na lata osiemdziesiąte. Samolot noszący oznaczenie DC-X-200 ma być następcą znanych obecnie DC-8 i Boeing-707. Zabierać będzie 180—200 pasażerów i charakteryzować się ma bardziej ekonomiczną eksploatacją. 3. Konstruktorzy silników stale poszukują nowych rozwiązań, które zapewnić mogą jak najbardziej oszczędne zużycie paliwa. Jednym z przykładów może być turbowentylatorowy silnik Garrett — Air Research TFE 731-3, uznany za najbardziej nowoczesny w swej klasie. 4. Komunikacja lokalna szczególnie wymaga taniego w eksploatacji sprzętu. Oto projekt brytyjskiej wytwórni Short Brothers dla 36 pasażerów. Skrzydła o wielkim wydłużeniu i dwa silniki turbośmigłowe. Zasięg ponad 1000 km. 5. Samoloty obecnie użytkowane mają dużo zalet. Nie są, niestety, przystosowane do oszczędnego zużycia paliwa. Na zdjęciu DC-8 i DC-10 przedsiębiorstwa Swissair. 6. W poszukiwaniu rozwiązań idealnych konstruktorzy wracają do projektów sterowców. Oto jeden z nowszych rodem z W. Brytanii, dla 58 t ładunku. Napęd stanowią dwa silniki turbośmigłowe. 7—8—9—10. Projekty samolotów przewidzianych na rok 2000. Chodzi naturalnie o jak najbardziej ekonomiczne statki powietrzne. Może takim będzie wielkie latające skrzydło Boeinga, może samolot z ptasimi końcówkami skrzydeł, albo konstrukcje przeznaczone do lotów z prędkościami naddźwiękowymi.

Zdjęcia: Aviation Magazine, Flug Revue, Flight

1

2

3

4

5 ▲

6 ▼

DO ZOBACZENIA W SZWECJI!

Mistrzostwa świata modeli na uwięzi, które po raz pierwszy organizowano w Polsce, przyniosły ogrom doświadczeń. Na pewno trudno od razu podzielić się wszystkimi uwagami. Ograniczyliśmy się, jak dotąd, do w miarę pełnego przekazania informacji o przebiegu poszczególnych konkurencji. Uzupełniamy je serią zdjęć wybranych z pokaźnej liczby fotografii wykonanych podczas trwania imprezy w Częstochowie.

*

Szczególną sympatią cieszyła się ekipa zawodników z Węgier. Na „rodzinnym" zdjęciu (4) modelarze, którzy zajęli bardzo dobre miejsca w klasie F2C. Zespół J. Balogh — V. Dorant (na pierwszym planie — klęczą) zajął 5 miejsce, a T. Ratkai — J. Myarady (stoją) 23 miejsce. Można przy okazji obejrzeć modele wyścigowe kolegów z bratniej republiki. W klasie F2C Węgrzy zajęli zaszczytne 3 miejsce (na 15 startujących zespołów).

W akrobacji Węgrom się nie powiodło. I. Vellai był 28, A. Morotz 32, a G. Weinwurm 34, co w sumie dało 8 miejsce w punktacji zespołowej. Na zdjęciu (6) typowy model akrobacyjny jednego z Węgrów.

*

Ze względu na bezpieczeństwo zawodnicy w klasie wyścigu zespołowego obowiązani są nosić hełmy ochronne. Na mistrzostwach oglądaliśmy najrozmaitsze kształty osłon głowy — od motocyklowych, poprzez narciarskie i użytkowane przez skoczków spadochronowych, aż po hełmy stosowane przy pracach na budowach. Na zdjęciu (2) Anglik D. Heaton (6 miejsce wraz z M. Rossem) w oryginalnym hełmie, stylizowanym trochę na dawniej spotykane hełmy strażackie lub wojskowe.

*

Wzorową organizację mistrzostw zapewnili między innymi czołowi polscy modelarze, uczestniczący w pracach poszczególnych komisji. Oto nestor Jan Bury na starcie modeli F2D pomaga przy pomiarze długości linek zawodnikowi O. Doroszience z ZSRR (1).

*

Modele do walki powietrznej muszą być zbudowane tak, aby umożliwiały wykonywanie szybkich manewrów w powietrzu. Konstrukcja zatem powinna być zwarta, a ster wysokości położony jak najbliżej środka masy. Szerokie skrzydła, wytrzymała konstrukcja, łatwy dostęp do silnika — to również cechy charakterystyczne, widoczne na modelach, które pokazał nam jeden z członków ekipy włoskiej startujący w klasie F2D (5).

*

Niewiele by pomógł wysiłek organizatorów, sędziów i zawodników, gdyby zabrakło elektronicznej maszyny liczącej, umożliwiającej szybkie i bezbłędne otrzymywanie informacji. W osobnym pokoju biura kierownictwa sportowego zastaliśmy przy pracy panią Bożenę Wojtasińską z Częstochowy i pana Wiktora Węsierskiego z Krakowa (3). Minikomputer oddany do dyspozycji przez firmę Hewlett-Packard został po raz pierwszy w Polsce zastosowany do przetwarzania wyników zawodów małego lotnictwa. Wyniki zostały następnie powielone i w ciągu niepełnej godziny każdy z uczestników mistrzostw otrzymał gotowe, czyste wydruki. Dodać trzeba, że W. Węsierski jest z zawodu informatykiem i autorem oprogramowania komputera według materiałów przygotowanych przez wydział modelarski Aeroklubu PRL.

*

Miłym akcentem, jak to się mawia, mistrzostw, była wystawa Stanisława Żurada, naszego znakomitego zawodnika, modelarza i jednocześnie artysty-plastyka. Wystawę zorganizowano w holu klubu Politechnik w Częstochowie, tak, iż każdy z uczestników mistrzostw mógł ją obejrzeć. Żurad pokazał obrazy (olej i akwarela) związane z tematyką modelarską: imprezy, rysunki rodzajowe, portrety, w tym znakomite podchwycone na zawodach w ZSRR. Jak zawsze pełen energii i na tych mistrzostwach rysował (nawet usiłował portretować Waszego sprawozdawcę...), zdobywając duże uznanie. Przy okazji pokazał nam, bo wrócił akurat z USA, odbitki swych prac, które tam wystawiał. Podziwialiśmy piękne akwarele, a na nich sceny z życia polskiej wsi. Na zdjęciu (7) artysta na tle swych akwarel. Portret wykonany obiektywem aparatu staraliśmy się zrobić jak najlepiej, wiedząc, że oceni go zarówno artysta, wspaniały modelarz jak i — wieloletni przyjaciel naszego tygodnika.

*

Ledwo zakończyły się mistrzostwa świata 1980, a już na dobrą sprawę trzeba przygotowywać się do następnej imprezy. Odbędzie się ona w Szwecji w 1982 r. Jak poinformował nas przedstawiciel Sveriges Modellflygförbund (szwedzki związek modelarstwa lotniczego), propozycja Szwedów została już zaakceptowana przez CIAM-FAI. Mistrzostwa odbędą się w mieście Oxelösund, około 120 km na południe od Sztokholmu. Przewidziany termin: 21—26 lipca 1982 r. Otrzymaliśmy mapkę terenu mistrzostw, położonego — podobnie jak w Częstochowie — na stadionie sportowym. Zapewnione są hotele w Oxelösund i Nyköping oraz kempingi. A zatem — do zobaczenia w Szwecji!

Tekst i zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN

7

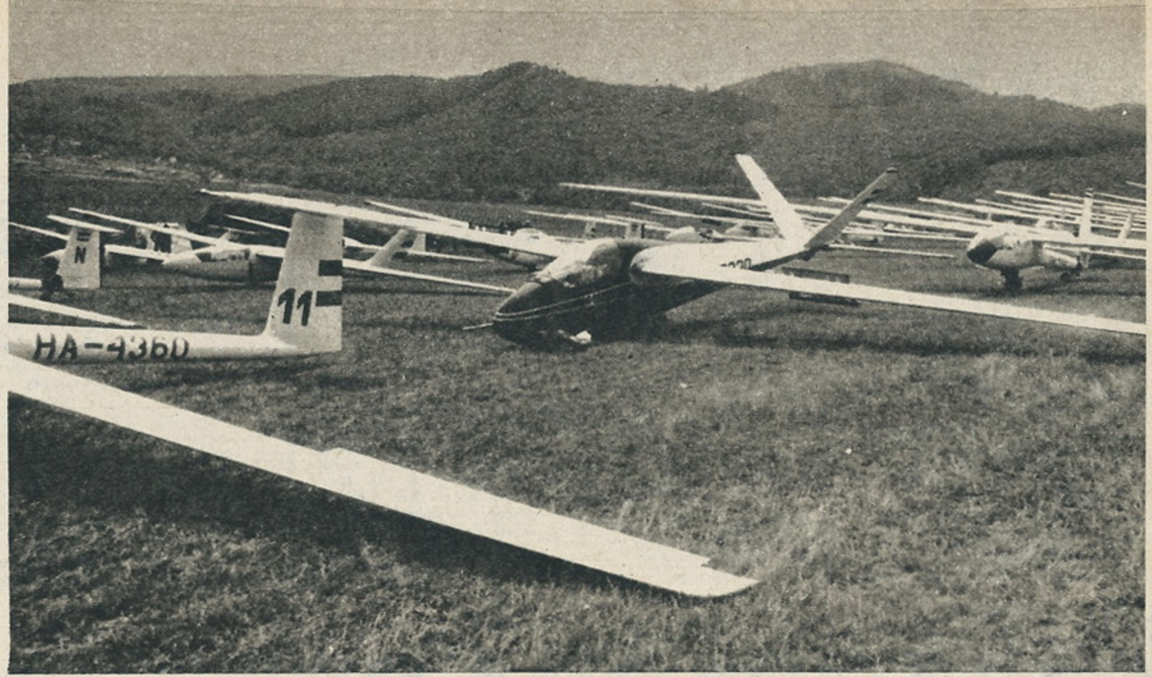
AGROLOTNICY NA SZYBOWCACH

Korespondencja z Węgier

Na VIII Szybowcowe Mistrzostwa Budapesztu zostałam zaproszona przez Aeroklub Agrolotniczy MMRK. Bardzo miłe zaproszenie zostało skierowane do Zakładu Usług Agrolotniczych CNPSL PZL-Warszawa, gdzie pracuję.

Zawody były jednymi z najpiękniejszych, w jakich brałam udział, na co złożyła się miła atmosfera, piękna sceneria lotniska, dobra organizacja i bardzo dużo ciekawego latania.

W mistrzostwach uczestniczyły reprezentacje pięciu aeroklubów Budapesztu i 2 aeroklubów regionalnych. Latałam w drużynie agrolotników aeroklubu MMRK, w klasie otwartej. W mojej



Szybowce na starcie VIII Szybowcowych Mistrzostw Budapesztu.

Uroczyste spotkanie na górskim, obecnie już nieczynnym lotnisku Farkashegy, z okazji 51 rocznicy węgierskiego szybownictwa.

klasie startowało 18 zawodników, w tym 2 kobiety, a w klasie klubowej — 15, z jedną damską załogą na Blaniku. Organizatorem tegorocznej imprezy był aeroklub MAV, czyli aeroklub kolejarzy, obchodzący w tym roku jubileusz 50-lecia.

Ze względu na różnorodność sprzętu stosowano następujące współczynniki wyrównawcze: Cobra 15 — 1,0, A-15 — 0,98; St. Cirrus — 0,92; Cirrus — 0,91; Jantar St. — 0,91; Pik 20D — 0,89; Jantar 1 — 0,82; Jantar 2B — 0,79; Blanik — 1,0; Bocian — 0,96; Pirat — 0,78; Foka C — 0,76; Foka 4 — 0,75; Foka 5 — 0,74.

Mnie przypadła zadbana i bardzo dobrze latająca Cobra HA-4317.

Lotnisko Farkashegy jest pięknie położone w kotlinie, otoczonej zalesionymi wzgórzami. Jest wprawdzie wąskie, dwukierunkowe, ale dobrze utrzymane i oznakowane.

Sprawy organizacyjne mistrzostw spoczywały w rękach przebywających na urlopach wypoczynkowych i sportowych pilotów, którym dzielnie pomagały żony. Uważali oni, że zawody są po to, aby latać i nie oszczędzali nas ani siebie, wysyłając na kolejne konkurencje nawet w pozornie nielotną pogodę. A jednak latać się dało, choć czasami nisko i powoli. To fakt, że w 4 konkurencjach nikt nie wrócił na lotnisko, że jednej nie udało się zaliczyć, że czasami rozwijaliśmy prędkości poniżej 40 km/h. Ale faktem jest również, że dawno nie startowałam w zawodach, w których w nie najlepszej pogodzie w ciągu 13 dni było 10 konkurencji, w tym 9 zaliczonych.

Warto zaznaczyć, że na Węgrzech, podobnie jak u nas, istnieje wiele ograniczeń ruchowych dla latania szybowcowego i że lotnisko Farkashegy leży w TMA, w odległości 10 km od lotniska komunikacyjnego. Mimo to organizatorzy mistrzostw zawsze dostali jakiś wolny wycinek przestrzeni powietrznej, w której nawet z ograniczeniami wysokości, łamiąc jeszcze na krótsze odcinki krótki docel-powrót, można było latać.

Mistrzostwa miały własną, poważną obsługę meteo. Stanowili ją oddelegowani przez Instytut Meteorologii pracownicy komórki, specjalizującej się w komunikatach dla samolotów lekkich i szybowców. Można też pozazdrościć gospodarzom obsługi prasowej, bo i gazety otrzymywały informacje z pierwszej ręki (od dziennikarki -pilotki) i wydawany na miejscu biuletyn miał wielkie powodzenie.

VIII konkurencję wygrały Cobry, czyli Farkas Lajos, autorka i Vass Istvan.

Komisja sędziowska, również pracowała nadzwyczaj sprawnie. Prowizoryczne wyniki, nie potwierdzone sprawdzeniem filmów, były liczone i wywieszane błyskawicznie, w postaci „paragonów" z maszyny liczącej.

Lataliśmy 3 razy na południe, wzdłuż Dunaju, raz nad Balaton, raz na zachód i 5 razy na północny-wschód, w górki. Nie powiem, że było mi łatwo w gorszych widzialnościach znajdować zwykle mało charakterystyczne punkty zwrotne, tym bardziej, że nie pokazywano nam zdjęć ani szkiców, co było jedynym, zauważonym przeze mnie minusem mistrzostw. Ale mimo to, tylko raz straciłam trochę czasu na odnalezienie kościółka, skutecznie ukrytego między drzewami.

W czasie od 5 do 19 lipca rozegrano następujące konkurencje w klasie otwartej: 1. Docel-powrót 315 km — ukończył tylko Jantar 2B; 2. Docel-powrót 180 km — konkurencja nie zaliczona, tylko Jantar 2 przeleciał 100 km; 3. 2x łamany docel-powrót 54 km (łącznie 108 km) — ukończyło 12 pilotów; 4. Docel-powrót 130 km — ukończyło 6 pilotów; 5. Docel-powrót 220 km + trójkąt 108 km, łącznie 328 km — nikt nie ukończył, największa uzyskana odległość — 245 km ;6. Trójkąt 214 km — ukończyło 11 pilotów; 7. Docel-powrót 285 km — nikt nie ukończył, największa uzyskana odległość — 246 km; 8. Docel-powrót 106 km — ukończyło 16 pilotów; 9. 2 x docel — powrót 106 km, łącznie 212 km — nikt nie ukończył, największa odległość — 136 km; 10. Docel-powrót 203 km — ukończyło 13 pilotów.

Ku mojemu zdziwieniu, po 3 konkurencjach znalazłam się na początku tabeli i dzięki temu, że latałam z dżentelmenami, pozostałam tam aż do dnia zakończenia mistrzostw. Nie masz to jak być zaproszonym gościem!

Końcowe wyniki w klasie otwartej przedstawiały się następująco: 1. Pelagia Majewska — 6386 pkt — Cobra 15; 2. Rudolf Kustra — 5923 pkt — Jantar 1; 3. Istvan Vass — 5765 pkt — Cobra 15; 4. Sandor Nagy — 5505 pkt — Jantar St.; 5. Lajos Sinka — 5391 pkt — Jantar 1; 6. Mihaly Erdos — 5228 pkt — Jantar St.; 9. Istvan Matus — 4242 pkt — Jantar 2B; 10. Ilona Benke — 4124 pkt — Pik 20.

W klasie klubowej rozegrano 6 konkurencji. Zwycięzcą został latający na Piracie Vilmos Kolmos, z którym tworzyłam jedną drużynę. Tak więc Aeroklub Agrolotników MMRK odniósł podwójne zwycięstwo indywidualne i bardzo przekonywujące zwycięstwo zespołowe, nad drugą drużyną aeroklubu Dunaujvars.

Węgierskie agrolotnictwo, obok własnego aeroklubu w Budapeszcie, wspiera finansowo również 3 aerokluby regionalne. Zresztą nie tylko pieniądze się liczą, ale także pomysłowość i fantazja, co właśnie cechuje aeroklub MMRK. To właśnie agrolotnictwo przejęło opuszczone budynki na górze, na pierwszym węgierskim szybowisku. W budynku internatu, będącym jeszcze w remoncie, odbywają się już kursy i szkolenia, a w hangarze i przed hangarem gromadzi się różne skarby. Tu buduje się szkolny szybowiec Voscok i samolot sportowy okresu międzywojennego Gerele, które mają latać!

Pod opieką agrolotników wyrosło też węgierskie lotniarstwo, a teraz przyszła kolej na balony na ogrzane powietrze.

Jest mi niezmiernie miło, że mogłam latać w drużynie takiego aeroklubu i że udało mi się dobrze go reprezentować. **PELAGIA MAJEWSKA**

POŻEGNANIE SP-AMB

Pan Antoni Żukowski w nieodłącznym kapeluszu i jego samolot Piper Cub SP-AMB tworzyli przez wiele lat zgodną parę dobrze znaną warszawskiej braci latającej. Aż wydarzyła się rzecz bardzo smutna. W czasie silnej wichury, która przeszła nad Warszawą w dniu 21 sierpnia 1980 r., zakotwiczony na lotnisku Babice samolot został uniesiony w powietrze, przeniesiony ok. 100 m i ciśnięty na plecy, jak pokonany w zapasach zawodnik. Walka była nierówna. Zawodnik najcięższej wagi chwycił za ramiona zawodnika wagi piórkowej i z łatwością go pokonał. Nikt nie zna przebiegu tej walki; odbywała się bez świadków. Znane są tylko rezultaty — całkowite zniszczenie płatowca.

Wiele samolotów ulega zniszczeniu, niektóre są wycofywane z eksploatacji, kiedy wypełnią do końca swoją służbę w powietrzu i z każdym ciężko się rozstać. Ale tego samolotu jest mi szczególnie żal. Takie to małe, bezradne, nikomu nie wchodzące w drogę, stało grzecznie obok pękatych Aenów, zalotnych Wilg, czy pewnych siebie, zadzierających w górę nosy, Zlinów 42.

Zwłaszcza dla mojego pokolenia Piper znaczył bardzo wiele, był bowiem samolotem pierwszych kontaktów z powietrzem, spełnieniem marzeń. W początkach lat 50-tych został nam jednak bezmyślnie i brutalnie zabrany. Ale dzięki wspaniałym ludziom lotnictwa, takim jak Antoni Żukowski, czy nieżyjący już Paweł Zołotow i wieloletni mechanik lotniczy Aeroklubu Warszawskiego, a później lotnictwa sanitarnego Franciszek Chądzyński, kilka egzemplarzy przeżyło złe czasy. Jednym z nich był nasz dobry znajomy, SP-AMB, który po wielu latach przerwy powrócił do służby w powietrzu.

Latał na nim nie tylko właściciel, pan Żukowski, ale także wielu starych i młodych pilotów. Książka płatowca, z zapisem każdego lotu, jest niezmiernie ciekawą lekturą. Przez wiele lat samolot służył wiernie, pracował, pomagał, dawał radość i zawsze swym widokiem wywoływał ciepły uśmiech.

Będzie nam go bardzo brakować!

A może Pan, Panie Antoni, „wyczaruje" kolejnego Pipera? Życzę tego panu z całego serca i wraz z licznym gronem warszawskich pilotów, w swoim i ich imieniu, deklaruję pomoc.

PELAGIA MAJEWSKA

Samolot Piper Cub SP-AMB na Babicach (czerwiec 1980 r.). Zdjęcie: H. Kucharski

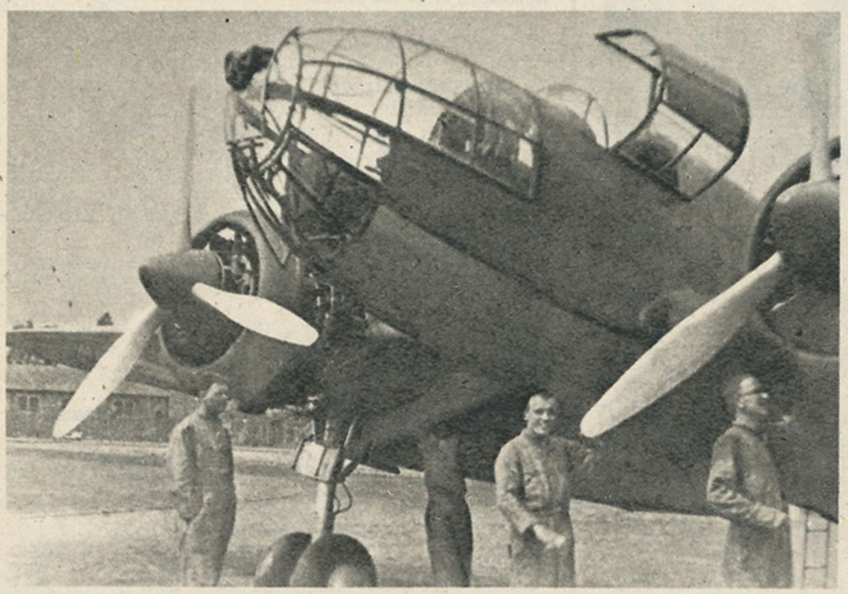
Po lewej: por. obs. Tadeusz Dymek; po prawej: st. szer. samolot. Aleksander Stepnowski.

Poniżej dwa zdjęcia samolotu 212 eskadry bombowej PZL P-37A Łoś (patrz godło — wielka niedźwiedzica), ufundowanego ze składek pracowników Banku Polskiego.

JERZY PAWLAK

4

212 ESKADRA BOMBOWA



Dalsze losy personelu latającego 212 Eskadry Bombowej:

1. Kpt. pil. Stanisław Taras-Wołkowiński (1902—1943). Ranny ciężko podczas bombardowania lotniska Kuciny, po wyleczeniu z ran pozostał w kraju i pracował ofiarnie w Oddziale Lotniczym AK pod ps. „Lubicz". Aresztowany w łapance, został stracony w egzekucji publicznej pod innym nazwiskiem. Miejsce grobu nie jest znane.
2. Kpt. obs. Jan Baliński (1909 — 5 września 1939). Ciężko ranny w locie 5 września, umarł od ran w drodze do szpitala. Pochowany na cm. Łódź-Doły.
3. Por. obs. Tadeusz Dymek. Po przybyciu do Anglii i odbyciu tury operacyjnej w 301 Dywizjonie Bombowym jest wykładowcą (lotnictwo bombowe) w Wyższej Szkole Lotniczej w latach 1942—44. Dalsze losy nie są znane.
4. Por. obs. Jan Gumkowski (1914—1939). Ciężko ranny. Zmarł 16 września w Równem.
5. Por. obs. Franciszek Jakubowski (1910—26/27 marca 1942). Zginął w locie bojowym nad Kolonią w składzie załogi 300 Dywizjonu Bombowego. Pochowany w Bergen-Op. Zoom. Holandia, BCW, grób nr 31-A-8.
6. Por. obs. Jan Kazimierz Lekszycki (1911—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Wygiełzów, woj. piotrkowskie.
7. Por. obs. Ignacy Szponarowicz. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 23 Dywizjonie RAF operującym z wyspy Malta, a następnie w 307 Nocnym Dywizjonie Myśliwskim. Dalsze losy wojenne nie są znane.
8. Por. obs. Kazimierz Żukowski (1905—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Dłutów, woj. łódzkie.
9. Ppor. obs. Mieczysław Bykowski (1912—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Drużbice, woj. piotrkowskie.
10. Ppor. obs. Kazimierz Dzik (1915—1940). Po ewakuacji szpitala polowego do Wilna i wyleczeniu z ran został zaaresztowany przez policję litewską. Zginął tragicznie wiosną 1940 roku.
11. Ppor. obs. Julian Augustyński. Dalsze losy wojenne nie są znane.
12. Ppor. obs. Jerzy Białoskórski. Dalsze losy nie są znane. Zaginął podczas ewakuacji do Rumunii.
13. Ppor. obs. Jerzy Goldhaar (1905—20 luty 1945). Po odbyciu tury operacyjnej w dywizjonie bombowym i przeszkoleniu na pilota latał w 45 Dywizjonie RAF.
14. Ppor. obs. Tadeusz Owczarski. Po przybyciu do Anglii i przeszkoleniu na pilota latał bojowo w 317 Dywizjonie Myśliwskim przez okres wojny. Po powrocie do kraju pracuje w spółdzielczości.
15. Ppor. obs. Karol Reichert. Dalsze losy wojenne nie są znane.
16. Por. pil. Wacław Butkiewicz. Dalsze losy wojenne nie są znane.
17. Ppor. pil. Feliks Mazak (Jan Żarnowski). Po ewakuacji szpitala do Wilna i wyleczeniu ran uciekł ze szpitala i przebywał okres okupacji w Wilnie pod przybranym nazwiskiem. Po wyzwoleniu przeniósł się do Wrocławia, a następnie do Warszawy. Pracuje naukowo.
18. Ppor. pil. Michał Ostrowski (1913—20 lipca 1972). Po wyleczeniu pozostał w kraju. Pracował aktywnie w Oddziale Lotniczym KG AK. Po wyzwoleniu — w lotnictwie komunikacyjnym, a następnie w spółdzielczości. Zmarł w Szczecinie.
19. Sierż. pil. Józef Siwik (1907—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Dłutów, woj. łódzkie.
20. Plut. pil. Mieczysław Adamiecki. Dalsze losy wojenne nie są znane.
21. Plut. pil. Czesław Dziekoński (1916—20 czerwca 1942). Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 300 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie bojowym nad Bochum. Pochowany w Bochum, RFN, grób nr 540.
22. Plut. pil. Stanisław Jensen. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 301 Dywizjonie Bombowym. W 1943 r. został skierowany do Polskiej Eskadry Nr 1586, utworzonej przy 141 Specjalnym Dywizjonie RAF. Podczas kolejnego lotu nad okupowaną Polską został zestrzelony, przebywając do końca wojny w obozie jenieckim. Po wyzwoleniu powrócił do kraju; latał przez wiele lat w lotnictwie sanitarnym. Obecnie na emeryturze. Mieszka w Warszawie.
23. Plut. pil. Franciszek Zaremba (1914—30 października 1942). W Anglii latał bojowo w 301 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie specjalnym do okupowanej Polski. Pochowany w Ogna k. Egersund, Norwegia.
24. Kpr. pil. Kazimierz Kaczmarek. Po wyleczeniu z ran przebywał na terenach okupowanych. Po wyzwoleniu pracował w lotnictwie cywilnym. Obecnie na emeryturze. Mieszka w Bydgoszczy.
25. Kpr. pil. Czesław Mateuszuk (1912—6 marca 1941). Po przybyciu do Anglii latał jako pilot w 10 BGS (Szkoła Bombardowania i Strzelania Powietrznego). Zginął w locie szkolnym. Pochowany w Dumfriess, Szkocja, CK grób Nr 239 A.
26. Sierż. strz. samolot. Władysław Serafin. Dalsze losy wojenne nie są znane. Zaginął przy ewakuacji do Rumunii.
27. Kpr. strz. samolot. Stanisław Biliński. Zaginął po skoku spadochronowym w dniu 10 września 1939 r. w rej. m. Uściług k. Łucka.
28. Kpr. strz. samolot. Bogusław Budzyński. Dalsze losy wojenne nie są znane.
29. Kpr. strz. samolot. Aleksander Danielak (1918—1974). Po skoku ze spadochronem z płonącego Łosia, 4 września 1939 r. nie dołączył do jednostki. Podczas okupacji przebywał w kraju na terenach okupowanych. W 1944 r. wstąpił do formującego się w ZSRR 2 Pułku Lotnictwa Bombowego, brał udział w wojnie 1944—45, a następnie w likwidacji UPA. Zmarł nagle w stopniu pułkownika WP.
30. Kpr. strz. samolot. Tadeusz Egierski (1918 — 13 października 1940). W Anglii otrzymał przydział do formującego się 300 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Mazowieckiej. Zginął w locie treningowym. Pochowany w West Bridgeford, Wielka Brytania, grób Nr 61 B.T.25.
31. Kpr. strz. samolot. Marian Gargol (1918—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Drużbice, woj. piotrkowskie.
32. Kpr. strz. samolot. Konstanty Gołębiowski (1916—9 maja 1941). Po skoku ze spadochronem z płonącego Łosia, w dniu 4 września 1939 r. dołączył po kilku dniach do eskadry. W Anglii został przydzielony do 301 Dywizjonu Bombowego. Zginął w locie bojowym nad Bremą. Samolot z załogą utonął zestrzelony w morzu.
33. Kpr. strz. samolot. Władysław Graczyk. W Anglii latał bojowo w 304 Dywizjonie Bombowym. Zestrzelony w locie bojowym 12 kwietnia 1942 r., przebywał do końca wojny w niewoli. Dalsze losy powojenne nie są znane.
34. Kpr. strz. samolot. Jan Hejnowski (1920—16 października 1941). Latał bojowo w Anglii w 300 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie powrotnym znad Bremy przy lądowaniu, na skutek złych warunków atmosferycznych. Pochowany w Newark, W. Brytania, gr. MC. 298.
35. Kpr. pil. Władysław Kramarczyk (1917—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Dłutów, woj. łódzkie.
36. Kpr. strz. samolot. Benedykt Molik. W Anglii latał bojowo w 301 Dywizjonie Bombowym. Dalsze losy nie są znane.
37. Kpr. strz. samolot. Rajmund Pokrzywa (1915—10/11 stycznia 1942). Zginął w locie bojowym nad Wilhelmshaven w składzie załogi 304 Dywizjonu Bombowego (utonęli w morzu).
38. Kpr. strz. samolot. Czesław Pośpieszyński. Przy przekraczaniu granicy rumuńskiej uniknął niewoli wstępując do Samodzielnej Grupy Operacyjnej POLESIE, gdzie walczył do 5 października 1939 r. Pozostał w kraju, pracował aktywnie w Ruchu Oporu AK. Aresztowany w 1944 r. został wywieziony do obozu koncentracyjnego, skąd udało mu się zbiec. Po wyzwoleniu pracuje w budownictwie.
39. Kpr. strz. samolot. Marian Przybylski. Dalsze losy wojenne nie są znane.
40. Kpr. strz. samolot. Andrzej Rejss. Dalsze losy wojenne nie są znane.
41. Kpr. strz. samolot. Mieczysław Skierczyński. Dalsze losy wojenne nie są znane.
42. Kpr. strz. samolot. Leonard Szczepański. Dalsze losy wojenne nie są znane.
43. Kpr. strz. samolot. Walenty Wasilewski. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w lotnictwie bombowym, awansując za zasługi wojenne do stopnia porucznika. Dalsze losy nie są znane.
44. Kpr. strz. samolot. Władysław Wojdat (1915—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Wygiełzów, woj. piotrkowskie.
45. Kpr. strz. samolot. Stanisław Wrzeszcz. Po wyleczeniu z ran, okres okupacji przebył w kraju na terenach okupowanych. Po wyzwoleniu pracował w leśnictwie. Obecnie na emeryturze. Zamieszkuje w Białymstoku.
46. Kpr. strz. samolot. Stanisław Zieliński. Dalsze losy wojenne nie są znane.
47. Kpr. strz. samolot. Lucjan Zimmerman (1918—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Drużbice, woj. piotrkowskie.
48. St. szer. strz. samolot. Aleksander Stepnowski (1918—4 września 1939). Zginął w locie bojowym na bombardowanie. Pochowany w m. Dłutów, woj. łódzkie.

MALOWANIE SAMOLOTÓW Z OKRESU BITWY O ANGLIĘ (1940)

159

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Malowanie samolotów uczestniczących w bitwie o Anglię było standardowe dla całego lotnictwa brytyjskiego — powierzchnie górne i częściowo boczne pokrywano plamami w kolorach ciemnej sieny i ciemnej zieleni, natomiast w malowaniu powierzchni dolnych występowało szereg wariantów, które zostaną omówione przy opisach poszczególnych sylwetek.

1. Hawker Hurricane Mk. Ia A-WX z 302 dywizjonu PSP. Powierzchnie dolne w kolorach czarnym — niebieski odcień kaczych jaj.

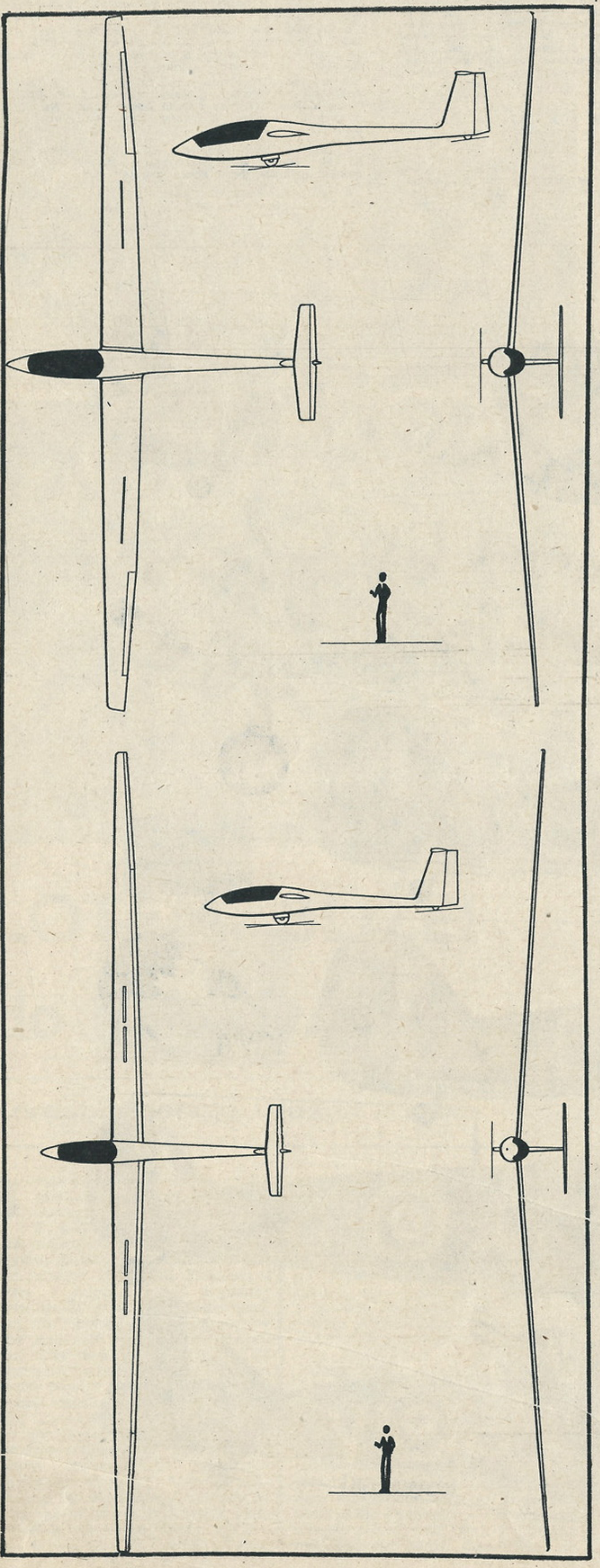
2. Gloster Gladiator Mk. II nr N2308 z 247 dywizjonu RAF. Malowanie charakterystyczne dla samolotów dwupłatowych — powierzchnie górne i boczne w kolorach ciemna siena — ciemna zieleń — jasna siena (powierzchnie leżące w cieniu), powierzchnie dolne w kolorze niebieskim, odcień kaczych jaj.

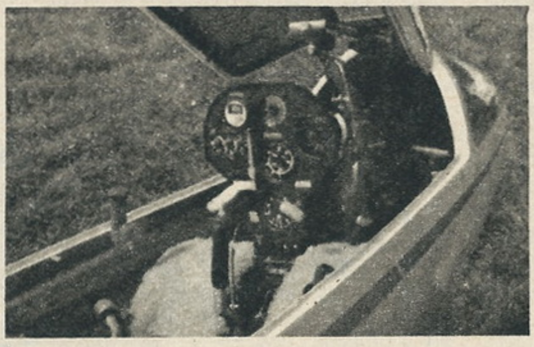
3. Hawker Hurricane Mk. Ia nr P3395 z 1 dywizjonu RAF, na którym latał A. P. Clowes — ważka była jego godłem osobistym, a czarne pasy na jej tułowiu oznaczały zestrzelone samoloty niemieckie.

4. Hawker Hurricane Mk. Ia nr V7467 D. Badera, dowódcy 242 dywizjonu kanadyjskiego RAF. Powierzchnie dolne niebieski odcień kaczych jaj. Na planszy pokazano znaczek dowódcy dywizjonu oraz godło osobiste pilota.

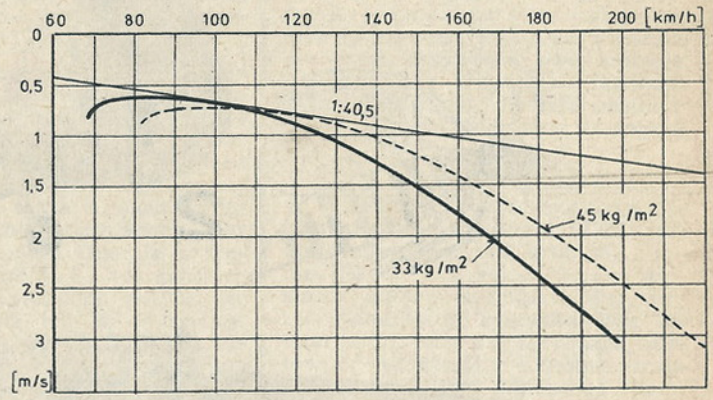
5. Supermarine Spitfire Mk. Ia nr P9398 pilota A. M. Deere z 54 dywizjonu RAF. Na planszy pokazano także jego godło osobiste.

6. Boulton Paul Defiant Mk. I nr L7028 z 274 dywizjonu. Sierpień 1940.





Wyżej: Szybowiec LS-4, obok — wnętrze kabiny LS-4.



SZYBOWCE WYCZYNOWE ROLLANDEN SCHNEIDER LS3-a, LS4 i LS5

Wytwórnia Rollanden Schneider (RFN) produkuje laminatowe szybowce wyczynowe, wśród których najbardziej znane i najliczniejsze to LS1-c, LS1-f (zbudowano do początku bieżącego roku ok. 460 sztuk wszystkich wersji), LS3 — szybowiec klasy standard (zbudowany w liczbie 156 sztuk), unowocześniona wersja LS3-a (zbudowano do początku br. 225 sztuk — 3 szybowce tygodniowo opuszczają halę montażową), LS3-17 — wersja szybowca LS3 o większej rozpiętości. Do lutego 1980 r. zamówiono łącznie 500 szybowców LS3-a i LS3-17.

LS3-a jest szybowcem wyczynowym klasy standard o konstrukcji laminatowej. W stosunku do poprzedniej wersji wprowadzono zmianę profilów i większą powierzchnię usterzenia pionowego oraz zmniejszono masę własną. LS3-a jest średniopłatem ze skrzydłami o obrysie trapezowym. Profil Wortmanna. Klapki i lotki na całej rozpiętości. Na grzbiecie skrzydeł umieszczone są hamulce aerodynamiczne typu Schempp-Hirth. Kadłub jest półskorupowy, usterzenie w kształcie litery T. Podwozie jednokołowe, wciągane i amortyzowane. Hamulec szczękowy. Pod statecznikiem płoza ogonowa. Masa balastu wodnego — 120 kg.

Ostatnio dokonał pierwszego lotu nowy szybowiec klasy standard — LS4. Projektowanie szybowca rozpoczęto w 1978 r. i wytwórnia miała zamiar wprowadzić go do produkcji jeszcze w 1979 r., ale duża liczba zamówień na szybowce seryjne LS3-a opóźniła budowę prototypu.

Nowy szybowiec LS4 różni się od poprzednich konstrukcji. Zastosowano dość cienki profil: 16% przy kadłubie i 13% na końcu skrzydeł. Skrzydła mają inny obrys niż w LS3 — podwójny trapez. Klapy i lotki na całej rozpiętości. Hamulce aerodynamiczne „piętrowe" dopuszczają strome podejście do lądowania. Przejście skrzydło-kadłub, wystudiowane podczas badań tunelowych, należy konstrukcyjnie do skrzydła, a nie jak zwykle do kadłuba. Zastosowano połączenie językowo-widelcowe skrzydeł.

Kadłub szybowca LS4 zbliżony konstrukcyjnie do kadłuba LS3. Jest on laminatowy, półskorupowy. Przyjęto amortyzowane koła dające większy komfort i lepiej zabezpieczające pilota oraz konstrukcję przy twardych lądowaniach. Zastosowano otwieraną do przodu osłonę kabiny, tak jak w LS3, ale zmieniono nieco wewnętrzną konfigurację kabiny. Usterzenie w kształcie litery T. W układzie sterowania łożyska toczne.

Pierwsze badania w locie miały potwierdzić uzyskanie doskonałości 41 przy prędkości 100 km/h.

W bieżącym roku ma dokonać pierwszego lotu następny prototyp tej samej firmy LS5 — szybowiec klasy otwartej o rozpiętości 22 m. Płat szybowca ma być zbudowany z kompozytów węglowych. Materiały te umożliwiają budowę skrzydła o dużym wydłużeniu. Również w przypadku tej konstrukcji zastosowano nowy, zmodyfikowany profil Wortmanna.

Przewidywana doskonałość ma wynosić ok. 50. Płat wyposażony jest w klapy wyporowe. Wewnętrzne segmenty wychylane są przy lądowaniu o kąt 60°, zmniejszając prędkość podejścia. Hamulce aerodynamiczne dwusegmentowe, piętrowe, umożliwiające podejście do lądowania przez przeszkody w terenie przygodnym. Obecnie brak jeszcze danych szybowców LS4 i LS5. (T. K.)

DANE TECHNICZNE SZYBOWCA LS3-a. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 6,84 m, wysokość — 1,2 m, pow. płata — 10,5 m², wydłużenie — 21,4 m. **Masy:** masa własna — 240 kg, masa startowa — 472 kg. **Osiągi:** max. prędkość w spokojnym powietrzu — 270 km/h, min. prędkość — 62 km/h, min. prędkość opadania przy prędkości 70 km/h — 0,6 m/s, doskonałość — 41,8.

LAMUS

FK-8 BIG ACK

Dwumiejscowy samolot produkcji brytyjskiej, zaprojektowany przez Holendra Fredericka Koolhovena i oblatany w maju 1916 r. Konstruktor ten pracował poprzednio we Francji (u Deperdussina), gdzie wyróżnił się zdolnościami, po czym został zaangażowany w brytyjskich zakładach Armstrong Whitworth, jako główny konstruktor. Tam zaprojektował samolot FK-3, którego rozwinięciem był FK-8 Big Ack („duże działo przeciwlotnicze"). W brytyjskich jednostkach frontowych we Francji – od stycznia 1917 r. samoloty FK-8 były używane w latach 1917–1918, jako: zwiadowcze, obserwacyjne, szturmowe oraz bombowce dzienne i nocne.

27.III.1918 r. samolot bombowy FK-8 został zaatakowany przez 8 myśliwców niemieckich Fokker Dr-1. Ciężko ranna załoga brytyjska zestrzeliła wówczas 4 samoloty przeciwnika i wylądowała w płonącym FK-8 pomiędzy liniami frontu. Za ten wyczyn bojowy obaj lotnicy otrzymali najwyższe odznaczenia – Victoria Cross. 29.XI.1917 r. załoga samolotu FK-8 zestrzeliła niemieckiego asa myśliwskiego Erwina Boehme (24 zwycięstwa).

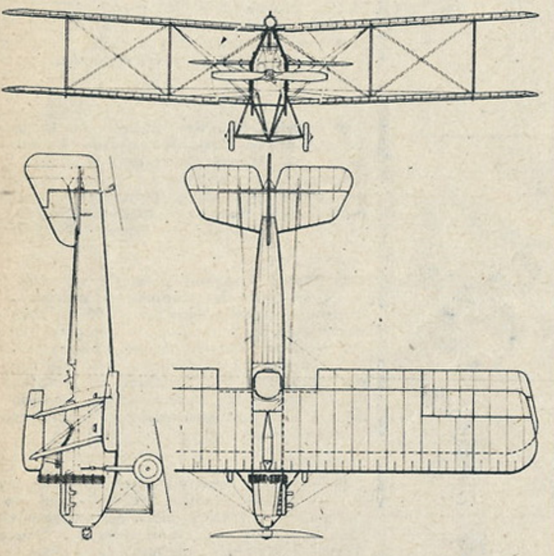
Konstrukcja drewniana. Dwuster. Silniki chłodzone cieczą Beardmore o mocy 88,3 kW (120 KM), potem o mocy 118 kW (160 KM). Silniki doświadczalne Lorraine-Dietrich i RAF o mocy do 147 kW (200 KM).

Uzbrojenie: 2 k. masz. 7,7 mm (jeden na obrotnicy obserwatora) i 72,6 kg bomb.

Łącznie w 2 wytwórniach zbudowano do lipca 1918 r. ok. 1500 samolotów FK-8, z tego według stanu z 31.X.1918 r. RAF miał 694, w tym ok. 200 na froncie francuskim. Po I wojnie światowej nieliczne samoloty FK-8 latały w służbie cywilnej w W. Brytanii i Australii.

Dane techniczne: Rozpiętość – 13,26 m, długość – 9,45 m, wysokość – 3,35 m. Masa własna – 870 kg, masa całkowita – 1275 kg. Prędkość max. (2438) – 149,7 km/h, czas wznoszenia na 610 m – 3,5 min, pułap – 3962 m, czas trwania lotu – 3 h.

Malowanie (1918 r.): Samolot z góry w kolorze ciemnobrązowym, z dołu – jasnooliwkowym. Osłona silnika i obrzeża kabin – w kolorze aluminium. Znaki państwowe: niebiesko-biały-czerwony. Napisy i numery – białe. (W)



NASZE TRASY

WCIĄŻ O LATANIU

Chcielibyśmy, w naszym tutaj skromnym kąciku, dać trochę informacji i rad tym spośród Czytelników, którzy pragnęliby uczyć się latać, a z różnych powodów trudno im to urzeczywistnić. Są to powody subiektywne ale i obiektywne, bo trzeba powiedzieć otwarcie, że uprawnione do szkolenia lotniczego aerokluby – nie są absolutnie w stanie zapewnić dostępu do latania wszystkim tym, którzy by chcieli. Mają swoje kłopoty, przede wszystkim polegające na braku dostatecznej liczby sprzętu i na braku kadry instruktorskiej. Taka jest prawda. Zacytuję tu fragment listu licealistki z Dąbrowy Tarnowskiej. Michaliny Kościuk. Jest on bardzo typowy dla potrzeb naszej młodzieży dotyczących lotnictwa, dla jej marzeń o lataniu, tak często trudnych do zrealizowania:

„Zapisałabym się do aeroklubu, ale mam za daleko, aby dojeżdżać w czasie roku szkolnego. Czytałam u Was, że Aeroklub Wrocławski prowadzi szkolenie w czasie wakacji, organizując obóz. Bardzo bym chciała być na takim obozie, ale nie wiem jak to urzeczywistnić. Czytałam, że 7000 młodzieży brało udział w obozach lotniczych, więc myślę, że nie tylko Aeroklub Wrocławski prowadzi szkolenie na obozach w czasie wakacji. Dlatego napisałam do Aeroklubów: Mieleckiego, Częstochowskiego i oczywiście Wrocławskiego, ale nie odpisano mi. Poradź mi, Droga Redakcjo, mam do Ciebie zaufanie".

Oto właśnie mamy potwierdzenie istniejącego stanu rzeczy. Aerokluby, z wiadomych względów, są czasem bezradne. Czy jednak należy założyć ręce i pogrążyć się w rezygnacji? Nie.

W numerze niniejszym, na stronie 5, publikujemy artykuł o tym, jak wrocławianie, tak ci z Aeroklubu Wrocławskiego jak i z Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP (Ośrodek Szkolenia Pilotów Szybowcowych), razem, wspólnymi siłami radzą sobie, aby szerzej sprostać zapotrzebowaniu młodzieży na lotnicze szkolenie. A więc – razem organizują właśnie obozy lotnicze, dla początkujących i dla zaawansowanych. Nie załamują rąk ale ile tylko mogą, z całym entuzjazmem, wychodzą naprzeciw marzeniom chłopców i dziewcząt.

Rzeczywiście, obozy organizuje nie tylko Aeroklub Wrocławski, również wiele innych aeroklubów. Czynią to one, z reguły, w porozumieniu z terenowymi Kuratoriami Oświaty i Wychowania. Tam też, oprócz aeroklubów, trzeba by zwracać się o informacje w sprawie lotniczych obozów. Pamiętajcie więc: obozy organizowane są przez aerokluby we współpracy z Kuratoriami, z ZSMP i ZHP. W tych instytucjach i organizacjach należy starać się o informacje.

W ogóle – to na temat szkolenia lotniczego „Skrzydlata" zamieszczała wiele, i zamieszcza, informacji. Zawiadamiamy więc naszych miłych Czytelników, że były one zawarte dotychczas w takich numerach z br.: o szkoleniu agrolotników – w n-rach 11 i 15, o szkoleniu pilotów komunikacyjnych – w n-rze 12, o dęblińskim liceum lotniczym – w n-rach 14 i 33, o kształceniu stewardes – w n-rach 13 i 21, o nauce zawodu mechanika lotniczego – w n-rach 16 i 17, o wojskowych szkołach lotniczych (oficerskich, chorążych i podoficerskich) – w n-rach 2, 9, 10 i 30. Postarajcie się zajrzeć do tych numerów – może w bibliotekach. Reportaże z letnich obozów lotniczych – można znaleźć również w wielu numerach. Informacje te kierujemy pod adresem naszych Czytelników: Jacka Hetmana z Zahajek, Ewy Caban z Łodzi, Krzysztofa Mudzo z Mogilna Dużego, Artura Barwacza z Dębicy, Dariusza Adamsa z Tych, Włodzimierza Biechońskiego ze Stalowej Woli, Andrzeja Bielasa z Opoczna, Zbigniewa Stanickiego z Turowa, Kazimierza Witkowskiego z Bolesławowa oraz innych, którzy ślą do nas listy z prośbami o informacje natury szkoleniowej. (z)

LISTY

DZIELMY SPRAWIEDLIWIE

List naszego Czytelnika publikujemy z niewielkimi, z konieczności, skrótami. (red.)

Do połowy lat siedemdziesiątych nakład Waszego czasopisma był udostępniony w dostatecznej liczbie dla zainteresowanych. Niestety, obecnie uwidacznia się niedostateczny nakład i coraz gorsza szata graficzna „Skrzydlatej Polski", co jest szczególnie bolesne na tle dużego zapotrzebowania społecznego, głównie młodego pokolenia. Trudno więc zrozumieć przeciętnemu Polakowi, dlaczego w ostatnich latach dla „Skrzydlatej Polski" są coraz większe ograniczenia papieru czy też farby drukarskiej, podczas gdy dla wielu czasopism popularyzujących wyłącznie inne kraje lub mniej postępowe dziedziny i nauki i produkcji nie ma takich ograniczeń i mają one duże nakłady, które bardzo często ulegają zwrotom.

Można konkludować, że — mimo iż lotnictwo, kosmonautyka i elektronika są priorytetowymi dziedzinami oraz nośnikami postępu i nowoczesności — nie docenia się u nas w kraju właśnie tych dziedzin, ponieważ znacznie ogranicza się nakład i kolportaż czasopism z dziedziny lotnictwa i astronautyki. W Trójmieście, a także i w innych miejscowościach, odczuwa się chroniczny brak Waszego tygodnika. Wydaje się, że takie anachronizmy winny należeć do przeszłości i trzeba obecny stan zmienić w kierunku udostępnienia „Skrzydlatej Polski" w dostatecznej liczbie dla wszystkich, którzy pragną z niej korzystać.

W związku z powyższym proponuję zwiększyć do społecznie niezbędnych potrzeb nakład i kolportaż „Skrzydlatej Polski", aby była ona dostępna dla każdego zainteresowanego obywatela i propagowała to wszystko co nowoczesne z dziedziny lotnictwa i kosmonautyki oraz przyczyniała się do popularyzacji i optymalnego rozwoju tych nowoczesnych dziedzin w naszym kraju. Dotychczasowe decyzje dotyczące nieracjonalnego limitowania liczby egzemplarzy „Skrzydlatej Polski" na skutek braku papieru lub farby drukarskiej wydają się być — mówiąc najbardziej oględnie — paradoksalne. Dla jednych czasopism nie ma ograniczenia, bądź też drukuje się je mimo braku zapotrzebowania społecznego i dużych ich zwrotów, zaś dla drugich, jak np. dla „Skrzydlatej Polski", są nieracjonalne limity. Dzielmy więc ten bochen chleba jednakowo dla wszystkich, tak jak staje w obecnej sytuacji gospodarczej naszego kraju, w aspekcie zaspokojenia potrzeb społecznych i najpilniejszych.

Jan Lasoń
Gdynia

POCZTA LOTNICZA

NIE BYŁO MEDALU

Ppłk Z. Adamczewski — Piła. „Skrzydlata Polska" nie wydała żadnego medalu pamiątkowego z okazji 50-lecia swego istnienia. Dziękujemy za życzenia.

W SPRAWIE OCENY

Marek Sieradzki — Twardogóra. W sprawie oceny rozwiązania własnego układu napędu motoszybowca radzimy zwrócić się do Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 325.

ADRESY

Paweł Przyborski — Pobiedzisko. Adres Aeroklubu Poznańskiego: 60-900 Poznań 2, ul. Niezłomnych 1, skrytka pocztowa 1089, tel. 737-05.

Teresa Łebiedziewicz — Sokółka. Adres Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej: Warszawa, ul. Grzybowska 77.

NIE WYSYŁAMY

Wiesław Walawander — Kopanie. Nie podajemy żadnych adresów zagranicznych firm lotniczych i nie wysyłamy jakichkolwiek prospektów i naklejek. Wielokrotnie o tym pisaliśmy.

NAZWY ODRZUTOWCÓW

Jerzy Sowa — Sosnowiec. Imiona samolotów Ił-62 PLL LOT: SP-LAB „Tadeusz Kościuszko", SP-LAC „Fryderyk Chopin", SP-LAD „Kazimierz Pułaski", SP-LAE „Henryk Sienkiewicz"; samoloty Tu-134: SP-LGA „Ignacy Paderewski", SP-LGB „Władysław Reymont", SP-LGC „Maria Skłodowska-Curie", SP-LGD „Ludwik Zamenhof", SP-LGE „Ignacy Domeyko"; Tu-134A: SP-LHA „Paweł Strzelecki", SP-LHB „Józef Bem", SP-LHC „Janusz Kusociński".

DZIĘKUJEMY

Krzysztof Ślusarczyk — Szczecin. Wasze propozycje rozszerzenia tematycznego naszego tygodnika wzięliśmy pod uwagę. Dziękujemy za przyjacielską recenzję i takież rady.

NOWE KSIĄŻKI WKiŁ

Andrzej Abłamowicz, Władysław Nowakowski
SZKOLENIE SAMOLOTOWE. PODSTAWY AERODYNAMIKI I MECHANIKI LOTU. Wyd. 1, format 120 × 210 mm, str. 208, rys. 161, cena 33 zł. Z serii: „Szkolenie samolotowe".

Podstawowe wiadomości związane z mechaniką lotu samolotu, opis zjawisk aerodynamicznych wpływających na zachowanie się samolotu w powietrzu. Zachowanie się samolotu w różnych rodzajach lotu i na poszczególnych etapach startu i lądowania. Cechy szczególne mechaniki lotu samolotów wielosilnikowych i odrzutowych. Odbiorcy: kandydaci na pilotów samolotów sportowych oraz lotnictwa gospodarczego i komunikacyjnego, instruktorzy samolotowi.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. – **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji – **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. – **Czesław Głogowski**, kierownicy działów – **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny – **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny – **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji – **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy – **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za grancię jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm^2, ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm^2; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

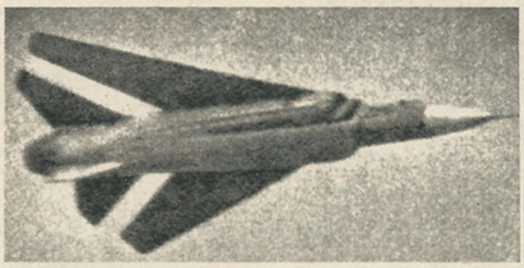
Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 19.IX.1980. Zam. 2015. O-55. Nakład 27 000 egz.

Na życzenie Czytelników rozpoczynamy przegląd znaków przynależności państwowej statków latających — wojskowych i cywilnych, z całego świata.

ZNAKI ROZPOZNAWCZE (1)

SZWECJA

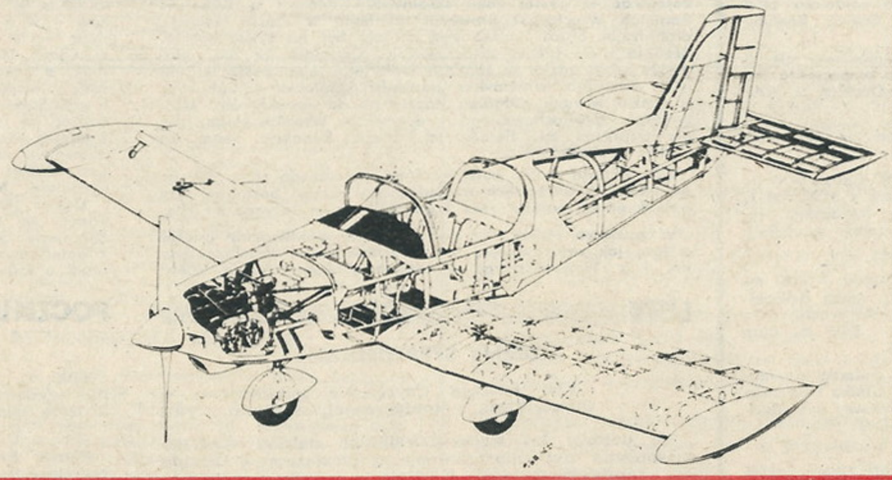
Znaki wojskowe — barwne. Znaki cywilne — czarne SE.



SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY MIG-23

Zdjęcie samolotu radzieckiego oznaczonego po raz pierwszy oficjalnie jako MIG-23.

SAMOLOT Z PUDEŁKA



2-miejscowy samolot szkolno-turystyczny Sprite, opracowany w W. Brytanii z przeznaczeniem do samodzielnego montażu. Ponad 150 tych samolotów jest w budowie z zestawów części produkcji fabrycznej. Konstrukcja mieszana laminatowo-metalowa. Silnik o mocy 95,7 kW (130 KM). Prędkość max. — 200 km/h, wznoszenie — 300 m/min, czas trwania lotu max. — 5 h.

Zdjęcia i rysunki: „Skrzydlata Polska", „Awiacja i Kosmonawtika" (ZSRR), „Aviation Magazine", „Flug Revue", „Der Adler".

2000 SAMOLOTÓW

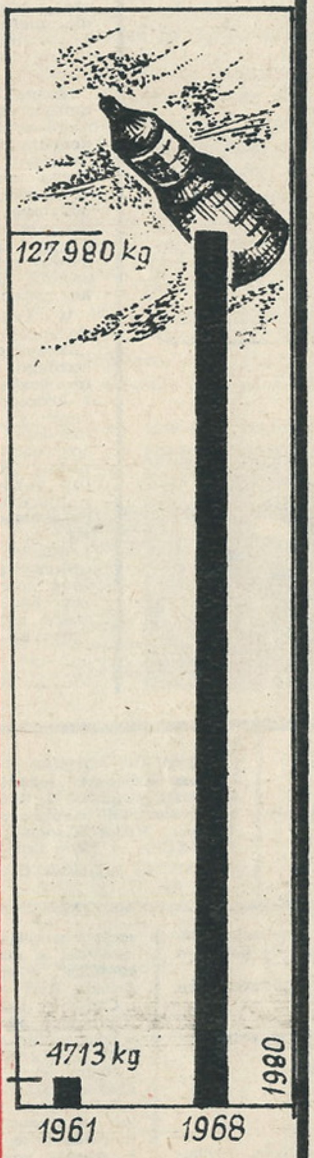
Wielkim wydarzeniem w przemyśle lotniczym Brazylii było wyprodukowanie 26.II.1980 r. w zakładach Embraer dwutysięcznego samolotu, w tym ponad 250 dwusilnikowych samolotów turbośmigłowych Bandeirante (na zdjęciu), latających w 17 państwach. Porównajmy tę liczbę z wielokrotnie większym dorobkiem produkcyjnym polskich wytwórni PZL w Mielcu i Warszawie.

PIERRE SATRE

Najsłynniejszy francuski konstruktor lotniczy Pierre Satre zmarł 11.VII.1980 r. w wieku 71 lat. Był twórcą m.in. śmigłowych samolotów myśliwskich: MS-406, Bloch MB-152, Dewoitine D-520, Arsenal VG-70; szefem biura studiów SNCASE (cywilne samoloty transportowe): konstruktorem samolotów turystycznych SE-2300 i komunikacyjnych SE-2010 Armagnac, odrzutowców wojskowych Grognard i Durandal, współpracował przy Caravelle i programie Concorde.

ZLOT SAMOLOTÓW

W Brienne – le – Chateau we Francji odbył się na przełomie lipca — sierpnia br. drugi doroczny europejski zlot konstruktorów-amatorów, z udziałem ponad 600 samolotów i wiropłatów z Francji, W. Brytanii, Szwajcarii, Włoch i RFN. Przeważały konstrukcje metalowe i z tworzyw sztucznych, w większości budowane z fabrycznych zestawów. Oto widok zlotu i minisamolot Taylor Titch.



ROZWÓJ KOSMONAUTYKI

Wzrost masy kosmicznych statków załogowych wynoszonych na orbitę wokółziemską w okresie lat 1961—1980.

KOSMONAUTYKA

● 3.IX.1980 r. Na orbitę — 222 x 306 km; 82,3°; 89,4 min — został wprowadzony kolejny satelita Kosmos-1209.

● Dwa nowe satelity łącznościowe Indonezji Palapa-B połączą nie tylko liczne wyspy tego państwa ale będą także wykorzystywane przez układ ASEAN, do którego wchodzą — oprócz Indonezji — Malezja, Tajlandia, Singapur i Filipiny. Poza tym przez Papuę — Nową Gwineę. Satelity są budowane w zakładach Hughes w USA i będą wprowadzane na orbitę stacjonarną przy użyciu Space Shuttle NASA lub rakiety nośne Delta albo Ariane.

● Zakłady Vought otrzymały zlecenie (11 mln dol.) na przyśpieszenie prac nad rakietą antysatelitarną. Vougt współpracuje z Boeingem, McDonnell-Douglasem wg programu lotnictwa wojskowego USA.

● Gwinea stała się od lipca br. 105 państwem członkowskim systemu łączności satelitarnej Intelsat, który obecnie dysponuje ok. 18 000 łączami telefonicznymi.

● W ERNO w RFN opracowano nową metodę zasilania silników do korektury wysokości orbity w satelitach. Wykorzystano napięcia powierzchniowe do rozdzielania gazu i paliwa ciekłego w zbiornikach. Pierwsze zastosowanie — we francusko-zachodnioniemieckich satelitach telewizyjnych bezpośredniego przekazu TDF-1 i TV-Sat.

● Zachodnioniemiecki koncern lotniczo-kosmiczny MBB zatrudniał w 1979 r. — 22 555 pracowników, z czego 1077 przy produkcji kosmonautycznej. Przy nakładach finansowych, stanowiących 4,2% obrotów koncernu, wartość produkcji wyniosła ponad 5,1%.

● Brytyjski inżynier Robert Trocks zakończył próby statyczne pojazdu kosmicznego, w którym zamierza w 1981 r. wykonać skok w Kosmos (program jak dla pierwszych kabin Mercury). Podczas prób zespół napędowy rozwinął ciąg ok. 18 000 N (1800 kG) w okresie 60 s.

● Boeing otrzymał zlecenie od NASA na przygotowanie studium o potrzebach transportu kosmicznego po 1990 r. NASA przewiduje, że Space Shuttle będą za małe do przewozu elementów do budowy wielkich konstrukcji orbitalnych, jak elektrownie słoneczne itp. Studium ma uwzględniać możliwość zastosowania napędów przyszłościowych: elektrycznego, laserowego i słonecznego.

● Brytyjski przemysł lotniczo-kosmiczny (BAe) ma w okresie lat 1981—1984 dostarczyć dla USA 5 modułów paletowych dla wyposażenia badawczego Space Shuttle. Wymiary modułu: szerokość — 4,4 m, długość — 2,2 m, długość — 2,9 m; masa własna — 640 kg, udźwig — ponad 4000 kg. Każdy moduł ma służyć przez 50 lotów Space Shuttle.

● ESA zawarła umowę z zakładami Dornier (RFN) na opracowanie i budowę specjalnej kamery do obserwacji naukowych i badań w Kosmosie FOC. Kamera ma być wykorzystana przy teleskopie kosmicznym NASA, przewidzianym do wprowadzenia na orbitę w 1983 r. przez Space Shuttle oraz w Spacelabie. Aparat FOC posłuży m.in. do obserwacji obiektów do 29 wielkości gwiezdnej, gwiazd neutronowych, kwazarów i galaktyk. Jego czułość ma umożliwić wykrycie z orbity palącej się nocą świecy na powierzchni Ziemi. Współpraca z Francją (MATRA) i innymi państwami. Orbita wokółziemska 500—600 km, zakres długości fal 120—700 nanometrów.

● W ZSRR ukazała się publikacja: „Świat otaczający jest przezroczysty" — o radiowizji. Jest to nowa dziedzina techniki umożliwiająca np. widzialność lotnisk w nocy i mgle z rozdzielczością obrazu dobrego zdjęcia fotograficznego, znacznie lepszą niż daje radiolokacja panoramiczna. W książce omówiono też introskopię.

● Kosmonauta radziecki gen. mjr Andrian Nikołajew (Wostok-3 w 1962 r. i Sojuz-9 w 1970 r.) ma — oprócz innych wyróżnień radzieckich, bułgarskich i mongolskich — także Złoty Medal im. K. Ciołkowskiego, nagrodę Międzynarodowej Akademii Astronautycznej im. D. i F. Guggenheimów, Medale FAI im. de la Vaulx i im. J. Gagarina. Jego nazwisko nosi jeden z kraterów na odwrotnej stronie Księżyca.